

III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ  
ТЕРМИНАЛОВ

А. Доклад Рабочей группы по международной договорной практике  
о работе ее девятой сессии (Нью-Йорк, 6-17 января 1986 года)  
(A/CN.9/275)

[Подлинный текст на английском языке]

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
ВВЕДЕНИЕ.....	I-II
ОБСУЖДЕНИЕ И РЕШЕНИЯ.....	12-98
I. МЕТОД РАБОТЫ.....	12-14
II. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА СТАТЕЙ ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ, КАСАЮЩИХСЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ, ПОДГОТОВЛЕННОГО СЕКРЕТАРИАТОМ.....	15-98
Статья I.....	16-30
А. Текст, предложенный секретариатом.....	16-29
В. Тексты, предложенные неофициальной рабочей группой, и примечания к ним.....	30
Статья 2.....	31-41
А. Текст, предложенный секретариатом.....	31-40
В. Тексты, предложенные неофициальной рабочей группой, и примечания к ним.....	41
Статья 3.....	42-45
А. Текст, предложенный секретариатом.....	42-44
В. Текст, предложенный неофициальной рабочей группой, и примечания к нему.....	45
Статья 4.....	46-58
А. Текст, предложенный секретариатом.....	46-57
В. Тексты, предложенные неофициальной рабочей группой, и примечания к ним.....	58
Статья 5.....	59-71
Статья 6.....	72-78
Статья 7.....	79-80
Статья 8.....	81
Статья 9.....	82-86
Статья 10.....	87-88
Статья 11.....	89-90
Статья 12.....	91-93
Статья 13.....	94-96
Статья 14.....	97
Статья 15.....	98
III. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ И ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА .....	99

## ВВЕДЕНИЕ

1. На своей шестнадцатой сессии в 1983 году Комиссия постановила включить вопрос об ответственности операторов транспортных терминалов в свою программу работы, просить Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА) представить подготовленный им предварительный проект соответствующей конвенции на рассмотрение Комиссии и поручить работу по подготовке единообразных норм по этому вопросу рабочей группе. Комиссия отложила до своей семнадцатой сессии решение вопроса о составе рабочей группы 1/.

2. В ответ на эту просьбу, сделанную на шестнадцатой сессии, ЮНИДРУА препроводил подготовленный им предварительный проект конвенции Комиссии. На своей семнадцатой сессии в 1984 году Комиссия постановила поручить своей Рабочей группе по международной договорной практике задачу по разработке единообразных правовых норм по этому вопросу. Она далее постановила, что мандат Рабочей группы будет заключаться в том, чтобы основывать свою работу на предварительном проекте конвенции ЮНИДРУА и пояснительном докладе к нему, подготовленном секретариатом ЮНИДРУА, а также на исследовании секретариата ЮНСИТРАЛ по главным вопросам, возникающим в связи с предварительным проектом конвенции ЮНИДРУА, которое было представлено Комиссии на ее семнадцатой сессии (документ A/CN.9/252), и что Рабочей группе следует также рассмотреть вопросы, которые не затрагиваются в предварительном проекте конвенции ЮНИДРУА, а также любые другие вопросы, которые она сочтет необходимым рассмотреть в этой связи 2/.

3. На своей восьмой сессии Рабочая группа в рамках подготовки к разработке подробных единообразных норм всесторонне рассмотрела вопросы, возникающие в связи с ответственностью операторов транспортных терминалов (документ A/CN.9/260). Она постановила отложить решение вопроса об окончательной форме норм до определения ею существа и содержания этих норм (там же, пункт 13).

4. В состав Рабочей группы входят представители всех 36 государств-членов Комиссии: Австралии, Австрии, Алжира, Бразилии, Венгрии, Гватемалы, Египта, Германии, Федеративной Республики, Германской Демократической Республики, Индии, Ирака, Испании, Италии, Кении, Кипра, Китая, Кубы, Мексики, Нигерии, Объединенной Республики Танзании, Перу, Сенегала, Сингапура, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Сьерра-Леоне, Тринидада и Тобаго, Уганды, Филиппин, Франции, Центральноафриканской Республики, Чехословакии, Швеции, Югославии и Японии.

5. Рабочая группа провела свою девятую сессию в Нью-Йорке с 6 по 17 января 1986 года. В ней были представлены все ее члены, кроме Гватемалы, Кипра, Нигерии, Объединенной Республики Танзании, Сенегала, Сингапура, Уганды и Центральноафриканской Республики.

6. На сессии присутствовали наблюдатели из следующих стран: Аргентины, Ватикана, Греции, Канады, Корейской Республики, Лесото, Нидерландов, Омана, Пакистана, Турции, Фиджи и Швейцарии.

7. На сессии присутствовали также наблюдатели из следующих международных организаций:

- a) органы Организации Объединенных Наций:  
Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию;
- b) межправительственные организации:  
Гаагская конференция по международному частному праву,  
Международный институт унификации частного права,  
Организация африканского единства,  
Центральная комиссия судоходства по Рейну
- c) международные неправительственные организации:  
Международная ассоциация воздушного транспорта,  
Международная ассоциация портов и гаваней,  
Международная торговая палата,  
Международная ассоциация по перевозке лесоматериалов,  
Международный морской комитет.

8. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Микеле Йоаким Бонель (Италия);

Заместитель Председателя: г-н Кристер Телин (Швеция);

Докладчик: г-н Кухибхотла Венкатрамах (Индия).

9. Сессии были представлены следующие документы:

- a) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.II/WP.54);
- b) Ответственность операторов транспортных терминалов: некоторые практические и правовые аспекты операций, выполняемых операторами транспортных терминалов - записка секретариата (A/CN.9/WG.II/WP.55);
- c) Ответственность операторов транспортных терминалов: проект статей единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов и комментарии к нему - записка секретариата (A/CN.9/WG.II/WP.56).

10. Сессии были представлены также следующие документы:

- a) Координация работы: ряд последних событий в области международных перевозок грузов - доклад Генерального секретаря (A/CN.9/236);
- b) Ответственность операторов транспортных терминалов - доклад Генерального секретаря (A/CN.9/252);
- c) Ответственность операторов транспортных терминалов: вопросы для обсуждения Рабочей группой - записка секретариата (A/CN.9/WG.II/WP.52 и Add.I);
- d) Ответственность операторов транспортных терминалов: дополнительные вопросы для обсуждения Рабочей группой - записка секретариата (A/CN.9/WG.II/WP.53).

11. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

- a) выборы должностных лиц;
- b) утверждение повестки дня;
- c) разработка единообразных правовых норм, касающихся ответственности операторов транспортных средств;
- d) прочие вопросы;
- e) утверждение доклада.

## ОБСУЖДЕНИЕ И РЕШЕНИЯ

### I. МЕТОД РАБОТЫ

12. Рабочая группа пришла к общему мнению, что настоящая сессия будет посвящена выявлению существенных вопросов, вытекающих из проекта статей единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов, который был подготовлен секретариатом (A/CN.9/WG.II/WP.56) (именуемый далее "проект секретариата"), и попыткам согласовать тексты проектов статей, содержащие, при необходимости, альтернативные положения, с тем чтобы создать делегациям основу для консультаций с соответствующими кругами в их странах, а также для будущей деятельности Рабочей группы. Было решено, что окончательный выбор альтернативных положений проектов статей и точная формулировка проектов статей будут осуществлены на будущей сессии. Рабочая группа напомнила о своем решении, принятом на предыдущей сессии, принять решение относительно формы, в которой единообразные нормы должны быть приняты, после того как будет определено их существо и содержание.

13. Рабочая группа провела начальное обсуждение проекта секретариата. Затем она провела неофициальное рабочее совещание и поручила ему отразить замечания, высказанные в ходе этого обсуждения в проекте статей, содержащих в отдельных случаях альтернативные положения. Неофициальное рабочее совещание подготовило текст для проектов статей 1, 2, 3 и 4, которые затем были пересмотрены Рабочей группой.

14. Тексты проектов статей 1, 2, 3 и 4, предложенные неофициальной рабочей группой, приводятся в главе II настоящего доклада после изложения материала о ходе обсуждения Рабочей группой вопросов существа, относящихся соответственно к проектам статей 1, 2, 3 и 4 проекта секретариата. По мнению Рабочей группы, предложенные неофициальной рабочей группой тексты составляют серьезную основу для дальнейших консультаций и будущей работы Рабочей группы. Рабочая группа пришла к согласованному мнению, что для ориентации при обсуждении этих текстов в конце каждого текста следует добавить примечания с комментариями, сделанными на заседаниях неофициальной рабочей группы с поправками, внесенными Рабочей группой. Примечания приводятся в главе II настоящего доклада после текстов проектов статей, к которым они относятся.

## II. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА СТАТЕЙ ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ, КАСАЮЩИХСЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

15. В нижеследующих пунктах отражено существо обсуждения по каждому проекту статей.

### Статья I

#### A. Текст, предложенный секретариатом

16. Было выражено общее мнение, что терминология, использованная для обозначения различных понятий, включенных в эту статью, должна быть четкой и последовательной и что внимание следует обратить на возможные трудности при переводе терминов на различные языки. Была высказана точка зрения, согласно которой определение "оператор" в пункте I должно быть простым, поскольку в чересчур подробном определении могут быть случайно опущены субъекты, которые должны им охватываться.

#### Пункт I (a)

17. Была высказана точка зрения, что категории операторов, которые должны охватываться единообразными нормами, должны зависеть от существования договорных отношений между оператором и его клиентом. В этой связи было отмечено, что в ряде правовых систем лицо может принимать на себя обязательства в отношении груза путем принятия его под свою ответственность, и для возникновения таких обязательств контракт вовсе необязателен. Поэтому было предложено, чтобы слово "нанятое" в пункте I (a) было заменено и чтобы в этом пункте речь шла об "обязательстве" осуществить операцию в отношении груза путем соглашения или путем принятия его под свою ответственность. Согласно другому предложению, необходимо указать способ, которым такое обязательство устанавливается (то есть путем соглашения или путем принятия товаров под ответственность).

18. Рабочая группа обсудила слова "за вознаграждение" из пункта I (a). Согласно одной точке зрения, эти слова следует исключить. В этой связи было отмечено, что операторы, которые разгружают груз для заказчика, часто складируют его на какой-либо срок без дальнейшей оплаты (такая практика часто называется "льготный срок"). Существует опасность того, что суд может рассматривать хранение в течение "льготного срока" не как "за вознаграждение", исключая таким образом это хранение из сферы действия единообразных правил. Согласно другой точке зрения, слова "за вознаграждение" следует сохранить. Третья точка зрения заключалась в том, что вместо выражения "за вознаграждение" определение "оператор" должно содержать описание того, что оператором является лицо, которое осуществляет операции на терминале в качестве "коммерческой" деятельности. Большинство высказалось за то, чтобы в определении "оператор" использовалась формулировка, которая отражала бы идею о том, что нормы будут применяться к юридическим лицам, которые занимаются предпринимательством или деятельностью по предоставлению транспортных услуг, и не должно касаться вопроса о том, должны ли подлежать вознаграждению отдельные операции.

19. Была высказана точка зрения, что определение "оператор" должно содержать ссылку на услуги, оказанные "в течение" транспортировки, с тем чтобы не создавать впечатление, что нормы предполагается применять к перевозчику в тот период, когда он отвечал за груз в качестве перевозчика согласно международной транспортной конвенции или внутреннему праву. Однако большинство придерживалось точки зрения, что если остаются слова "до" и "после", то слово "в течение" следует сохранить. В этом отношении было отмечено, что операции по разгрузке и принятию груза оператором между двумя стадиями перевозки могут рассматриваться как происходящие "в течение" перевозки, и сохранение слова "в течение" обеспечивало бы применение норм к оператору в данном случае. Было отмечено, что впечатления о том, что единообразные нормы предназначены для применения к перевозчику в то время, когда он несет ответственность за груз в качестве перевозчика, можно избежать другими путями, например, включив предложение "действуя в ином качестве, нежели в качестве перевозчика" или такое положение, как, например, пункт I (b) статьи I проекта секретариата (см. пункт 25, ниже) или с помощью такого положения, как, например, статья I5 проекта секретариата.

20. Был поднят вопрос о том, нужны ли в статье I (I) (a) проекта секретариата слова "в целях его передачи любому лицу, уполномоченному на получение груза". Была высказана точка зрения, что эти слова исключают ситуацию, когда оператор является конечным получателем груза, и будут подчеркивать характер функций операторов, предусмотренных в единообразных нормах. Вместе с тем было выражено общее мнение, что оператор всегда будет принимать на себя ответственность за груз в целях его передачи кому-либо другому, и поэтому в этих словах необходимости нет.

21. Рабочая группа рассмотрела вопрос о видах операций и категориях операторов, которые должны охватываться единообразными нормами, и о том, каким образом эти операции должны описываться в определении оператора. Была высказана точка зрения, что применение единообразных норм не должно ограничиваться исключительно операциями по хранению, поскольку такое ограничение не согласуется с современной практикой перевозок, в особенности в случае с контейнерными терминалами, на которых оператор выполняет функцию промежуточного звена по передаче груза между двумя средствами транспорта или между грузоотправителем или грузополучателем и средствами транспорта. Хранение может входить в эту функцию, однако оно не всегда является основной функцией оператора; другие операции по обработке груза часто являются в равной степени важными или даже более важными.

22. Было выражено общее мнение, что единообразные нормы не должны применяться к стивидорам, персоналу грузовых служб аэропорта или аналогичным юридическим лицам, которые задействованы оператором транспортного терминала только для разгрузки груза, перевозки его на или через терминал и его погрузки на средства транспорта, не неся при этом обязанности по сохранности, охране или контролю за грузом. С другой стороны, была высказана точка зрения, что к таким юридическим лицам должны применяться единообразные нормы, если они отвечали за хранение, охрану и контроль за грузом. Было также выражено общее мнение, что единообразные нормы не должны применяться к такому юридическому лицу, как, например, управление портом, который сдает в аренду сооружения на терминале другим юридическим лицам, однако не принимает на себя ответственность за груз и не берет на себя какие-либо другие обязательства в отношении груза, за исключением обязательства по обеспечению безопасности в районе терминала. Кроме того, была высказана точка зрения, что единообразные нормы должны охватывать хранение груза на приписном таможенном складе. Другое мнение сводилось к тому, что они не должны охватывать долгосрочное хранение груза, как, например, в случае его хранения на распределительном центре, а также не должны охватывать вопросы хранения спасенного груза.

23. Высказывалась точка зрения, что надлежащее разграничение сферы применения единообразных норм может быть достигнуто путем применения правил только к случаям, когда "хранение" является основным элементом операций, осуществляемых оператором. Была выражена общая точка зрения, что применение единообразных норм не должно зависеть от того, является ли "хранение" основной операцией или оно осуществляется в качестве вспомогательной по отношению к другим операциям. В то же время было выражено сомнение относительно того, должно ли в единообразных нормах использоваться слово "хранение" (safekeeping). Остается неясным, каково значение этого слова, и если оно используется, то ему необходимо дать определение, как это сделано в проекте секретариата (см. также пункт 26, ниже). В этой связи было предложено использовать не термин "хранение", а другую формулировку, которая бы указывала на основной элемент, требующий применения норм. Предлагалось использовать предложение "хранение (safe), охрана и контроль за грузом". Однако в этой связи было отмечено, что слово "хранение (safe)" использовать не следует, поскольку в ряде правовых

систем использование этого слова может толковаться как позволяющее оператору избежать применения единообразных норм путем исключения в контракте его обязанности отвечать за сохранность груза. С другой стороны, высказывалось мнение, что по экономическим соображениям заказчик может быть заинтересован в возможности выбора между системой распределения ответственности на основе предполагаемого упущения, предусмотренной в проекте секретариата, и связанной с меньшими издержками системой ответственности, когда оператор может ограничить свою ответственность исключительно случаями утраты или ущерба, являющимися результатом грубой небрежности, допущенной с его стороны или со стороны его служащих или агентов. Такая система ответственности, возможно, будет уместна особенно в тех случаях, когда грузы содержатся на открытых складских площадках, право доступа на которые имеют третьи стороны, например, перевозчики, экспедиторы или грузополучатели, с целью осмотра груза, его сортировки или любой иной обработки. Была высказана точка зрения, что слова "хранение (care), охрана и контроль" имеют более широкий объем, нежели термин "хранение (safekeeping)" и что использование этих слов вместо термина "хранение (safekeeping)" приведет к применению единообразных норм в отношении юридических лиц, которые не осуществляют хранения. Однако, согласно другой точке зрения, эти слова синонимичны термину "хранение (safekeeping)".

24. В отношении того, каким образом в определении "оператор" должны быть отражены иные операции помимо хранения, была высказана точка зрения, что в этом определении должны указываться виды других операций, которые подлежат включению в нормы. В этой связи предлагалось, чтобы операции, перечисленные в статье 3 (2) проекта секретариата, были включены в это определение. Кроме того, предлагалось, чтобы в этот перечень были добавлены операции по укладке, креплению и складированию. Была высказана точка зрения о том, что перечисленные операции должны представлять собой примерный, а не исчерпывающий перечень дополнительных операций, подлежащих включению в правила. Согласно другой точке зрения, определение "оператор" не должно содержать иных операций, помимо операций "хранение" или "хранение, охрана и контроль", и должно лишь указывать на обеспечение хранения, охраны и контроля в соединении или для целей осуществления других связанных с перевозкой операций. Предлагалось также указать операции, которые облегчают доставку груза лицу, уполномоченному принять его. Была высказана точка зрения, что единообразными нормами должны охватываться лишь те операции, которые оператор обязался осуществить.

#### Пункт I (b)

25. Было выражено общее мнение, что единообразные нормы не должны применяться к перевозчику в течение периода его ответственности за груз в качестве перевозчика согласно международной транспортной конвенции или внутреннему праву, но что они должны применяться к перевозчику, когда он отвечал за груз за рамками этого периода. В то же время говорилось, что пункт I (b) следует исключить и использовать формулировку статьи I (I) предварительного проекта конвенции ЮНИДРУА, то есть "действующий в ином качестве, нежели в качестве перевозчика", поскольку эта формулировка проще. Согласно другой точке зрения, существует опасность, что формулировка ЮНИДРУА может быть истолкована как исключающая применение правил к перевозчикам во всех случаях. Поэтому предлагалось, чтобы пункт I (b) предусматривал, чтобы перевозчик не рассматривался в качестве оператора в тех случаях, когда он несет ответственность за груз согласно какой-либо международной транспортной конвенции или внутреннему праву. Другое предложение состояло в том, чтобы включить ссылку на применимые нормы права, регулирующего перевозку, а не на какую-либо международную транспортную конвенцию или внутреннее право.

#### Пункт 2

26. По вопросу о том, следует ли определять термин "хранение (safekeeping)", высказывались различные мнения. Согласно одному из них, если термин будет использоваться в единообразных нормах, то ему следует дать определение. Предлагались различные определения термина "хранение". Одно из предложений соответствовало определению, содержащемуся в пункте 2 подготовленного секретариатом проекта. Вместе с тем в отношении этого определения было отмечено, что фраза "на территории, в отношении которой он имеет право доступа или пользования ею наряду с другими лицами" может привести к возникновению в некоторых правовых системах определенных проблем. В соответствии с другим предложением термин "хранение" следовало определить как обеспечение хранения (care), охраны и контроля за грузом. Согласно третьему предложению, термин "хранение" охватывает традиционные операции складирования и хранения, однако в соответствии с еще одной точкой зрения этот термин можно толковать

более широко. Четвертое предложение заключалось в том, что из понятия хранения следует исключить непосредственную перевалку груза с одного вида транспорта на другой без его складирования. Однако в этой связи было высказано мнение, что вопрос о том, имело ли место хранение и, соответственно, следует ли рассматривать юридическое лицо как оператора в соответствии с этими правилами, не должен определяться тем, складировался груз или нет. Пятое предложение заключалось в определении термина "хранение" как обязательства сохранить груз в том же состоянии, в каком он был получен оператором.

### Пункт 3

27. Определение термина "груз" в пункте 3 было признано приемлемым.

### Пункты 4 и 5

28. Было высказано мнение, что, поскольку каждая международная транспортная конвенция определяет тип перевозчика, регулируемого этой конвенцией, единообразные нормы не должны вводить новое определение "перевозчик", которое может противиться определениям, содержащимся в этих конвенциях. В соответствии с этим мнением было предложено ограничиться в единообразных нормах лишь ссылкой на определения перевозчиков, содержащиеся в международных транспортных конвенциях. Вместе с тем отмечалось, что это может вызвать затруднение в случае, если перевозчик будет определен в соответствии с конвенцией, членом которой не будет являться государство, принимающее единообразные нормы. Согласно другой точке зрения, в единообразных нормах не следует давать определение термина "перевозчик", а надо лишь указать, что этот термин включает операторов смешанных транспортных перевозок.

29. Согласно общему мнению, определение термина "перевозчик" необходимо дать лишь в том случае, если определяется термин "международный перевозчик". Если будет принят подход, предложенный неофициальной рабочей группой в отношении статьи 2, то не следует давать определение ни термину "перевозчик", ни термину "международный перевозчик", а надо будет определить термин "международная перевозка".

### В. Тексты, предложенные неофициальной рабочей группой, и примечания к ним

30. Для статьи I единообразных норм неофициальная рабочая группа предложила тексты, которые приводятся ниже. Далее следуют примечания, которые Рабочая группа согласилась добавить в качестве справочной информации при обсуждении этих текстов.

#### Статья I

Для целей Настоящей Конвенции / Настоящего Закона;

#### Альтернатива 1

- I) а) "Оператор" означает лицо, которое берет на себя ответственность за сохранность и охрану груза и контроль за ним в целях предоставления или обеспечения транспортных услуг в отношении груза на основе соглашения или приняв груз в свое ведение.
- б) "Транспортные услуги" означают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, укладка, крепление или увязка груза.
- с) Лицо не считается оператором, если оно несет ответственность за груз как перевозчик или оператор смешанных перевозок в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозки.

#### Альтернатива 2

- I) "Оператор" означает любое лицо, действующее в ином качестве, чем перевозчик, которое берет на себя ответственность за хранение груза до, в течение или после перевозки, в сочетании с другими транспортными операциями или иным образом, либо на основе соглашения, либо приняв в свое ведение такой груз от грузоотправителя, перевозчика, экспедитора или любого другого лица в целях его передачи любому лицу, уполномоченному на получение груза.

2) "Хранение" означает обеспечение лицом сохранности и охраны груза и контроля за ним на территории, находящейся под его контролем на территории, находящейся под его исключительным контролем, или на территории, в отношении которой он имеет право доступа или пользования ею наряду с другими лицами.

### Альтернатива 3

1) "Оператор" означает любое лицо, которое осуществляет или обеспечивает осуществление таких грузовых операций, как погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка или увязка груза, являющегося объектом международных перевозок до, в течение или после перевозки, если хранение является частью этих операций.

2) "Хранение" означает обеспечение тем или иным лицом сохранности и охраны груза и контроля за ним на территории, находящейся под его контролем на территории, находящейся под его исключительным контролем, или на территории, в отношении которой он имеет право доступа или пользования ею наряду с другими лицами, за исключением того, что непосредственная перегрузка груза с одного транспортного средства на другое, когда груз не становится стационарным, не считается хранением.

\* \* \*

3) "Груз" включает любой контейнер, прицеп, шасси, баржу, транспортный стеллаж или другое аналогичное средство транспортировки или затаривания, если оно не поставляется оператором.

4) "Международные перевозки" означают любые перевозки, при которых место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах; однако в тех случаях, когда перевозки грузов осуществляются по отдельным этапам, которые являются предметами отдельных контрактов о перевозках, "международные перевозки" охватывают лишь те этапы перевозок, на которых место отправления и место назначения расположены в различных государствах.

### Примечания

a. В соответствии с альтернативой 1 существенным обязательством оператора должно быть обеспечение "сохранности и охраны груза и контроля за ним" в целях предоставления или получения транспортных услуг в отношении груза. В соответствии с альтернативой 2 существенным обязательством должно быть "хранение" груза. Альтернатива 2 дает возможность ограничить определение оператора лицом, которое обязуется осуществить традиционные операции хранения и складирования, возможно, вместе с некоторыми дополнительными транспортными операциями (которые могут быть упомянуты в статье 3). Такое ограничение может быть достигнуто путем изъятия определения термина "хранение" в пункте 2 альтернативы 2 и такого толкования термина "хранение", которое будет охватывать лишь хранение и складирование. Такой подход может быть более узким, чем подход в альтернативе 1, если формулировка "сохранность, охрана и контроль" в альтернативе 1 будет толковаться в том смысле, что она охватывает более широкий круг ситуаций, чем лишь хранение и складирование.

b. Альтернатива 2 также может быть более узкой, чем альтернатива 1, если определение термина "хранение" в пункте 2 альтернативы 2 будет ограничено "обеспечением лицом сохранности и охраны груза и контроля за ним на территории, находящейся под его контролем". В то же время альтернатива 2 может быть более широкой, чем альтернатива 1, если определение термина "хранение" в пункте 2 альтернативы 2 будет опущено, а слово "хранение" будет толковаться более широко, чем "сохранность, охрана и контроль".

c. Альтернатива 1 может также включать стивидоров и транспортно-экспедиторских агентов аэропорта, если они обеспечивают сохранность и охрану груза и контроль за ним. Однако было выражено мнение, что эти юридические лица не должны рассматриваться как операторы, охватываемые единообразными нормами. Было выражено другое мнение о том, что альтернативы 2 и 3 могут также охватывать таких юридических лиц, что зависит от использования слов, заключенных в квадратные скобки в определении хранения.

d. Как и в случае альтернативы 2, в соответствии с альтернативой 3 "хранение" является существенным элементом определения "оператора". Однако альтернатива 3 дает возможность указания того, что непосредственная перегрузка груза с одного транспортного средства на другое, когда он не становится стационарным, не должна считаться хранением. Такая формулировка также могла бы быть включена в определение хранения в альтернативе 2.

е. Альтернативы 1 и 3 дают возможность включить в определение оператора дополнительные операции помимо "сохранности, охраны и контроля" или "хранения".

ф. В соответствии с альтернативами 1 и 3 существенный элемент (т.е. либо "сохранность, охрана и контроль", либо "хранение") связывается с другими операциями, в то время как в соответствии с альтернативой 2 юридическое лицо будет считаться оператором независимо от того, связано ли хранение с другими операциями. Было выражено мнение, что поскольку в альтернативах 1 и 3 услуги и операции приведены только в качестве примеров, то эти альтернативы не являются более узкими по сравнению с альтернативой 2 и могут на практике охватывать все ситуации, связанные с хранением.

г. Альтернативы 1 и 2 дают различные возможности исключения из определения термина "оператор" перевозчика, несущего ответственность за груз согласно правовым нормам, регулирующим перевозки. В альтернативе 1 подобное могло бы быть достигнуто в силу подпункта (b); в альтернативе 2 это могло бы быть достигнуто в силу формулировки "действующее в ином качестве, чем перевозчик".

h. Пункт 4 дает два альтернативных подхода к определению термина "международные перевозки". В соответствии с одним из них исключается формулировка, содержащаяся в квадратных скобках, в то время как в соответствии с другим таким подходом эта формулировка сохраняется. Возможные последствия каждого подхода рассмотрены в примечаниях к тексту проекта статьи 2, предложенного неофициальной рабочей группой.

## Статья 2

### А. Текст, предложенный секретариатом

31. Что касается пункта (a) в альтернативе 1 и пункта 1 (a) в альтернативах 2 и 3 проекта секретариата, то одна из точек зрения была высказана в поддержку подхода, принятого в этих пунктах, то есть включение ссылки на груз, находящийся на территории государства. Однако большинство высказалось на то, что в этих пунктах должно говориться об операциях, осуществляемых на территории государства. В поддержку этой точки зрения говорилось, что ссылка на груз, находящийся на территории государства, может быть истолкована как требующая того, чтобы груз находился на этой территории во время подачи иска, а не в то время, когда произошла утрата или повреждение, и что ко времени предъявления иска груз из государства может быть перевезен.

32. Была высказана точка зрения, согласно которой если единообразные нормы будут приняты в форме типового закона, то в этих пунктах необходимости нет. В поддержку этой точки зрения заявлялось, что государство, которое соблюдает типовой закон, как правило, будет применять его в отношении утраты или повреждения, связанных с операциями, осуществленными в государстве; в вопрос о том, будет ли оно применять закон в отношении утраты или повреждения, связанных с операциями, осуществленными в другом государстве, может решаться на основании его норм в области международного частного права. Тем не менее, согласно другой точке зрения, эти пункты следует включить, даже если единообразные нормы будут приняты в форме типового закона.

33. Что касается оставшихся частей альтернатив 1, 2 и 3, то было выражено общее мнение, что единообразные нормы должны применяться к операциям, осуществленным в отношении груза, находящегося в процессе международной перевозки. Однако был поднят вопрос относительно объема понятия нахождения груза в международной перевозке. Высказывалось общее мнение, что груз должен рассматриваться как находящийся в процессе международной перевозки, если он охватывается контрактом на комбинированную или смешанную транспортную перевозку, в котором место отправления и место назначения находятся в двух разных государствах. Поэтому осуществляемые на терминалах операции в отношении такого груза должны охватываться единообразными нормами даже тогда, когда в качестве части комбинированной или смешанной перевозки оператор получил груз от национального перевозчика или передал груз национальному перевозчику. В то же время был поднят вопрос, должны ли единообразные нормы применяться в случае, когда оператор получил груз от национального перевозчика и передал его национальному

перевозчику не в качестве части комбинированной или смешанной перевозки груза между двумя государствами, а в качестве поэтапной перевозки (например, когда оба национальных перевозчика охватываются одним отдельным транспортным контрактом или когда каждый национальный перевозчик охватывается отдельным транспортным контрактом). Согласно одной точке зрения, единообразные нормы не должны применяться к этим случаям. Однако был приведен пример случая, когда оператор получает груз от национального перевозчика и передает его национальному перевозчику для перевозки в аэропорт или морской порт, который может находиться в близости, для погрузки на судно или самолет с целью осуществления международной перевозки. Была высказана точка зрения, что в подобном случае единообразные нормы должны применяться к операциям оператора. Согласно общей точке зрения, единообразные правила должны применяться к операциям, осуществленным оператором в отношении груза, находящегося в процессе поэтапной транспортной перевозки, которая охватывается отдельным контрактом, в котором пункт отправления и пункт назначения находятся в двух разных государствах.

34. Согласно другой точке зрения, единообразные нормы не должны охватывать операции, осуществляемые в случаях, когда груз является предметом единичного или смешанного транспортного контракта, поскольку в данных случаях на перевозчика будет распространяться удовлетворительный режим ответственности; кроме того, любой вопрос о регрессивной иске перевозчика к оператору может быть решен между ними и без обращения к единообразным нормам.

35. Было высказано несколько доводов в пользу альтернативы I статьи 2 в проекте секретариата. В этой связи было высказано мнение, что из трех альтернатив статьи 2 легче всего применять альтернативу I. Однако, согласно другому мнению, эта альтернатива слишком неопределенна. В этой связи было выражено мнение, что очень важно, чтобы оператор мог определить, когда применяются единообразные нормы. Была также высказана точка зрения, что эта альтернатива слишком широка, поскольку она может применяться в случаях, когда оператор получает груз от внутреннего перевозчика и передает его внутреннему перевозчику.

36. Группа пришла к выводу, что альтернатива 3 статьи 2 слишком детализирована и сложна, и поэтому она не получила значительной поддержки.

37. Наибольшую поддержку получил общий подход, изложенный в альтернативе 2 статьи 2. В этой связи было выражено мнение, что этот подход достаточно гибок и надлежащим образом ограничивает сферу применения единообразных норм к операциям, осуществляемым в рамках международной перевозки. Вместе с тем была высказана точка зрения, что следует заменить пункт 2 альтернативы 2 определением термина "международная перевозка". Согласно этой точке зрения "международную перевозку" следует определить как перевозку, при которой пункт отправления и пункт назначения находятся в двух разных государствах; в случае поэтапных перевозок термин "международная перевозка" должен охватывать лишь те сектора, в которых пункт отправления и пункт назначения расположены в двух различных государствах. Было предложено включить это определение не в статью 2, а в статью I.

38. Было выражено мнение, что для охвата случаев, когда груз становится объектом международной перевозки в течение периода его нахождения в ведении оператора, или перестает быть объектом международной перевозки в течение времени, когда он находится в ведении оператора, в статью 2 следует включить положение, содержащееся в пункте 6 альтернативы 3.

39. Было выражено мнение, что статья 2 должна включать положение, согласно которому единообразные нормы не должны применяться в случае, если оператор докажет, что он не знал и не мог знать из представленных ему данных и документов, что груз является объектом международной перевозки.

40. Была высказана точка зрения, что единообразные нормы должны применяться лишь в случаях морской перевозки груза. В поддержку этой точки зрения предлагалось, учитывая, что в большинстве случаев морская перевозка является международной, отказаться от попыток дальнейшего ограничения сферы применения единообразных норм в отношении операций, касающихся груза, который является объектом международной перевозки.

В. Тексты, предложенные неофициальной рабочей группой,  
и примечания к ним

41. Для статьи 2 единообразных норм неофициальная рабочая группа предложила тексты, которые приводятся ниже. Далее следуют примечания, которые Рабочая группа согласилась добавить в качестве справочной информации для обсуждения этих текстов.

Статья 2

1) Альтернатива 1 / Настоящая Конвенция / Настоящий Закон применяются в случаях, когда:

- a) груз расположен на территории договаривающегося / этого государства и
- b) груз является объектом международной перевозки.

Альтернатива 2 / Настоящая Конвенция / Настоящий Закон применяются в случаях, когда "операции" выполняются:

- a) на территории договаривающегося / этого государства и
- b) в отношении груза, который является объектом международной перевозки.

2) Если находящийся в ведении оператора груз, который при приеме его оператором не является объектом международной перевозки, позднее становится объектом международной перевозки или если находящийся в ведении оператора груз, который при приеме его оператором являлся объектом международной перевозки, позднее перестает быть объектом международной перевозки, любая потеря или любое повреждение, причиненное грузу, считаются, если не доказано иное, имевшими место, когда груз был объектом международной перевозки.

3) Однако настоящая Конвенция не применяется в том случае, если оператор докажет, что он не знал и не мог знать, исходя из предоставленной ему информации и документации, о том, что груз был объектом международной перевозки.

Примечания

a. Был поднят вопрос, будет ли подпункт (a) статьи I необходимым или приведет ли он к нежелательным результатам, если единообразные нормы будут приняты в качестве типового закона.

b. Термин "международные перевозки" будет определен в соответствии с предложением неофициальной рабочей группы в пункте 4 статьи I. Определение этого термина как "любые перевозки, при которых место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах" может толковаться широко. В связи со статьей 2, например, оно может означать, что в случае поэтапной перевозки груза из одного государства в другое единообразные нормы будут распространяться на терминальные операции, осуществленные в отношении груза в ходе его перевозки на отрезке, целиком находящемся в пределах одного государства. Более узкое толкование будет возможно, если в определение термина "международный перевозчик" включить формулировку, содержащуюся в квадратных скобках в пункте 4 текста проекта статьи I, предложенного неофициальной рабочей группой. В соответствии с такой формулировкой этап перевозки считается "международными перевозками" лишь в том случае, если для данного этапа место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах.

c. В альтернативе 2 пункта I термин "операции" будет заменен любой формулировкой, которая будет использована в статье I для характеристики охватываемых операций.

Статья 3

А. Текст, предложенный секретариатом

42. Было отмечено, что пункт I может быть истолкован таким образом, что оператор несет ответственность за груз в течение всего времени выполнения им каких-либо операций с этим грузом в рамках основного периода ответственности, установленного в пункте I, включая операции, указанные в пункте 2, и что в этом случае расширенный период ответственности согласно пункту 2 будет частично совпадать с периодом ответственности согласно пункту I.

Вместе с тем указывалось, что время принятия или доставки не всегда может быть точно установлено и что в ряде случаев оператор может выполнять операции с грузом до его принятия или после его доставки. В соответствии с пунктом 2 основной период ответственности, определенный в пункте 1, удлиняется и охватывает указанные случаи. Предлагалось, чтобы в пункте 1 была сделана ссылка на принятие груза оператором в целях хранения.

43. Высказывалось мнение, что окончанием периода ответственности оператора должен считаться момент передачи или представления для передачи груза лицу, уполномоченному принять его, с тем чтобы исключить применение единообразных норм в случае неполучения груза заказчиком.

44. Была высказана точка зрения, что слова "выполнение таких операций, как" в квадратных скобках в пункте 2 следует сохранить, с тем чтобы было ясно, что этот перечень не является исчерпывающим. Благодаря этому настоящими правилами охватывались бы утрата или повреждение, произошедшие во время операции, тесно связанной с погрузкой или разгрузкой, однако конкретно не указанной в пункте 2. К операциям, указанным в пункте 2, было предложено добавить операции по размещению, укладке и увязке. Однако согласно другому мнению, необходимости в добавлении указанных операций не существует. Высказывалось общее мнение о том, что ссылки на эти операции в статьях 1 и 3 должны иметь последовательный характер.

В. Текст, предложенный неофициальной рабочей группой,  
и примечания к нему

45. Для статьи 3 единообразных норм неофициальная рабочая группа предложила текст, который приводится ниже. Далее следуют примечания, которые Рабочая группа согласилась добавить в качестве справочной информации при обсуждении этого текста.

Статья 3

1) Оператор несет ответственность за груз упомянутый в статье 1 с момента приема груза в свое ведение на хранение и до передачи или вручения его лицу, уполномоченному на его получение.

2) Если оператор взял на себя обязательство произвести или обеспечить разгрузку, погрузку, складирование, укладку, крепление или увязку груза, даже до того как он принял его в свое ведение или после его передачи, период ответственности удлиняется с охватом и таких дополнительных операций.

Примечания

a. Единообразные нормы применяются в отношении юридического лица, если оно берет на себя обязательство выполнить операции, указанные в статье 1. Цель данной статьи заключается в установлении того, что если юридическое лицо становится оператором, обязавшись выполнить эти операции, то оно несет ответственность за груз в соответствии с единообразными нормами с момента принятия груза в свое ведение до момента его передачи или в случае включения окончательной формулировки, заключенной в скобки в пункте 1, до момента доставки груза лицу, уполномоченному на его получение. Окончательная редакция данной статьи будет зависеть от формулировки, принятой для статьи 1.

b. Возможно, будет целесообразно уточнить понятия "принятие в ведение" и "передача".

c. Если будет выбрана альтернатива 2 статьи 1, а в пункт 1 статьи 3 будут включены слова "на хранение", то первоначальным периодом ответственности может считаться период хранения, и в этом случае для продления периода ответственности, с тем чтобы он охватывал операции, выполняемые до или после хранения, потребуется пункт 2 статьи 3. Если слова "на хранение" не будут включены в пункт 1 и если период с момента принятия груза в ведение до его передачи соответствующим образом характеризует период времени, в ходе которого оператор мог бы выполнить операцию с грузом, подпадающим под действие единообразных норм, то необходимость в пункте 2, возможно, отпадет.

d. Был поднят вопрос о необходимости статьи 3 в случае выбора альтернативы 3 статьи 1.

#### Статья 4

##### А. Текст, предложенный секретариатом

46. Было сделано замечание относительно большого количества документов, используемых в связи с международной перевозкой грузов. Группа пришла к выводу, что требования в отношении документации в единообразных нормах должны быть минимальными, с тем чтобы не увеличивать объем документации в области международных перевозок.

##### Пункты 1 и 2

47. Значительная поддержка была высказана в пользу той точки зрения, что оператора следует обязывать выдавать документ только в том случае, если об этом просит заказчик. Вместе с тем, согласно другой точке зрения, выдача документа должна быть обязательной. Было выражено общее мнение, что в этом документе оператор должен подтвердить получение груза. Высказывалась точка зрения, что оператор должен также указать в документе такие данные, касающиеся состояния и количества груза, о которых его просит заказчик, в той степени, в которой эти данные могут быть установлены путем разумных средств проверки. В этой связи было отмечено, что в ряде случаев, например, в случае с запечатанными контейнерами, требовать от оператора вскрыть и, возможно, распаковать контейнеры для проверки состояния груза было бы излишне обременительным, а вскрывать запечатанные контейнеры оператору могут препятствовать таможенные или другие законы. Поэтому было высказано предложение, чтобы в правилах указывалось, что "разумные средства проверки" не требуют вскрытия запечатанных контейнеров.

48. Был поднят вопрос о том, следует ли использовать в пункте 1 и в других местах слово "заказчик" или же необходимо делать ссылку на лицо, с которым оператор состоит в договорных отношениях. Было выражено общее мнение, что в правилах не следует делать ссылки на контракт между сторонами, а следует сохранить слово "заказчик".

49. Была высказана общая точка зрения, что в пункте 1 оператора следует обязать выдавать документ скорее не в указанный, а в разумный период времени.

50. Предлагалось, чтобы заголовок статьи 4 был заменен на "Подтверждение получения" и чтобы статья обязывала оператора в момент принятия груза подтверждать получение груза путем подписания датированного документа, представленного заказчиком. В документе должна указываться дата, в которую груз принят в ведение, лицо, уполномоченное получить груз, и описание груза, необходимое для его идентификации, а оператор должен указать в документе любые неточности или несоответствие данных, касающихся описания груза в той степени, в которой он может удостовериться в этом с помощью разумных средств проверки. Если оператор не подтвердил получение груза, то следует считать, что он получил его в ту дату и в том состоянии, которые указаны заказчиком. В поддержку этого предложения отмечалось, что в случае передачи груза оператором от одного лица или организации другому лицу в короткий период времени было бы нереалистичным требовать от заказчика предъявлять официальное требование относительно документа или данных, касающихся груза и что правила должны требовать только чтобы оператор подписал документ, представленный заказчиком. Однако по поводу этого предложения было отмечено, что заказчик может не представить оператору документ.

##### Пункт 3

51. Было выражено общее мнение, что по существу пункт 3 является приемлемым. Высказывалась точка зрения, что если выдача документа является обязательной, то формулировку в квадратных скобках следует исключить.

##### Пункт 4

52. Была выражена значительная поддержка в отношении существа пункта 4. Вместе с тем, согласно противоположной точке зрения, предпочтительнее было оставить вопросы, указанные в этом пункте, для урегулирования в соответствии с национальным правом. Отмечалось также, что некоторые термины, использованные в пункте 4, как, например, "по внешнему виду в хорошем состоянии" или "презумпция", в некоторых правовых системах могут быть неизвестны.

53. Что касается слов "доказано, что" в квадратных скобках, то одни высказывались за сохранение этих слов, а другие - за их исключение. В пользу сохранения этих слов заявлялось, что не следовало бы считать, что оператор получил груз по внешнему виду в хорошем состоянии, пока не будет доказано, что заказчик просил оператора выдать документ или указать в документе информацию, касающуюся состояния груза. Отмечалось, что в ряде случаев могут возникнуть споры относительно того, предъявлялись ли такие требования. В пользу исключения этих слов отмечалось, что вопрос о том, предъявлялись ли такие требования, может быть относительно легко поднят при рассмотрении дела в суде, и поэтому в этих словах нет необходимости.

54. Отмечалось, что оператор может и не знать, получил он груз или нет, или может отрицать получение груза. Поэтому была высказана точка зрения, что презумпция, указанная в пункте 4, не должна применяться, если оператор не имел возможности проверить груз.

55. Согласно одной точке зрения, слово "опровержимо" следует из пункта 4 исключить. Согласно другой точке зрения, его следует сохранить, поскольку в ряде правовых систем существует понятие неопровержимой презумпции.

56. Отмечалось, что в связи с нынешней формулировкой пункта 4 можно предположить, что оператор получил груз в хорошем по внешнему виду состоянии, если он отказался указать в документе состояние груза, даже хотя в случае запечатанных контейнеров он будет не обязан вскрывать их для того, чтобы удостовериться в состоянии груза. В этой связи было предложено, чтобы эта презумпция ограничивалась тем состоянием груза, в котором можно удостовериться с помощью разумных средств проверки.

#### Пункты 5 и 6

57. Было высказано общее мнение, что эти пункты по существу являются приемлемыми. Высказывалась точка зрения, что печать или отметка на существующем документе являются достаточными. Предлагалось, чтобы в пункте 6 предусматривалось также, что оператор обязан собственноручно подписать документ. Однако отмечалось, что оператором является, как правило, не физическое лицо.

#### В. Тексты, предложенные неофициальной рабочей группой, и примечания к ним

58. Для статьи 4 единообразных форм неофициальная рабочая группа предложила тексты, которые приводятся ниже. Далее следуют примечания, которые Рабочая группа согласилась добавить в качестве справочного материала при рассмотрении текста.

#### Статья 4

1) Альтернатива 1 Оператор во всех случаях без неоправданного промедления должен либо:

Альтернатива 2 Если только такое требование не отменено заказчиком, оператор без неоправданного промедления должен либо:

Альтернатива 3 По просьбе заказчика оператор без неоправданного промедления должен либо:

Альтернатива 4 Оператор может по своему усмотрению либо:

Альтернатива 5 Оператор может и по просьбе заказчика должен без неоправданного промедления либо:

a) удостовериться получение им груза, подписав представленный заказчиком документ, охарактеризовывающий груз и указывающий его состояние и количество, либо

b) выдать подписанный документ, удостоверяющий получение им груза и дату его получения и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

2) Если оператор не выполняет действий, предусмотренных в пункте (a) или подпункте (b) пункта 1, то считается, что он получил груз в хорошем по внешнему виду состоянии, хотя это и может быть опровергнуто.

3) Документ, указанный в пункте (b) пункта I настоящей статьи, может выдаваться в любой форме, сохраняющей перечень содержащейся в нем информации.

4) Документ, предусматриваемый настоящей статьей, подписывается оператором или от его имени уполномоченным им лицом. Подпись на документе может быть сделана собственноручно, напечатана, в виде факсимиле, зафиксирована в виде перфорации, печати или символов или произведена любым другим механическим или электронным способом.

5) Отсутствие в документе одного или более реквизитов, указанных в пункте I настоящей статьи, не изменяет юридический характер документа как документа оператора.<sup>7</sup>

#### Примечания

a. Различные альтернативы пункта I отражают различные подходы к вопросу о том, должны ли и в какой степени обязываться оператор выдавать документ. Окончательная формулировка данного положения, возможно, будет содержать элементы одной или более альтернатив.

b. Высказывалось мнение о том, что если оператор обязывается выдать документ только по просьбе заказчика, то значение презумпции, предусмотренной в пункте 2, будет иметь ограниченный характер.

c. Было высказано мнение о том, что выражение "без неоправданного промедления", содержащееся в пункте I, вводит в заблуждение и что следует указать определенный период времени.

d. Подпункт (a) пункта I предназначен для учета практики, применяемой на некоторых терминалах.

e. Выражение "разумных средств проверки", содержащееся в подпункте (b), пункта I, не подразумевает требования к оператору открывать опломбированные контейнеры.

f. В отношении пункта 4 было высказано мнение о том, что если на подписание документа от имени оператора уполномочивается другое лицо, то его способность делать это с помощью механических или аналогичных средств должна носить ограниченный характер.

g. Высказывалось мнение, что пункт 5 необходим для сохранения юридического характера документа. Однако, согласно противоположному мнению, подобное положение важно в транспортных конвенциях, в которых транспортный документ является оборотным, является товарораспорядительным документом или выступает в качестве контракта о перевозке; однако это неприменимо в случае документа оператора, и поэтому в пункте 5 нет необходимости.

h. Согласно решению, принятому Рабочей группой на ее восьмой сессии, в проекте данной статьи оборотные документы не рассматриваются.

#### Статья 5

59. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должна ли в единообразных нормах регулироваться проблема задержки передачи груза оператором. Преобладающая точка зрения заключалась в том, что эта проблема должна регулироваться в единообразных нормах. В поддержку этого мнения отмечалось, что задержка может произойти по ряду причин и представляет собой практически существующую проблему. Если в единообразных правилах задержка отражена не будет, то ответственность оператора за задержку будет регулироваться по существу различными нормами, содержащимися в национальных правовых системах. Некоторые правовые системы позволяют оператору ограничивать или исключать в контракте ответственность за задержку. Обеспечение единообразного правового регулирования задержки содействовало бы своевременной обработке груза, а также было бы в интересах перевозчиков, которые отвечают за задержку согласно международным транспортным конвенциям и которые предъявляли бы регрессные притязания операторам за задержку. В других правовых системах задержка может служить основанием для строгой ответственности оператора в соответствии с нормами национального права. Урегулирование вопроса о задержках в единообразных нормах позволит оператору в случаях задержки пользоваться единообразно установленными средствами защиты и пределами ответственности.

60. Однако, согласно противоположной точке зрения, в единообразных нормах не следует регулировать проблему задержек. Задержка не представляет собой на практике значительной проблемы. Отмечалось, что если груз не может быть найден, то он должен рассматриваться как утерянный с возложением на оператора соответствующей ответственности. Учитывая различные категории операторов, операций и грузов, которые будут регулироваться единообразными нормами, определение того, что составляет задержку, является затруднительным.

#### Пункт I

61. Было отмечено, что, согласно пункту I, на заявителе лежит обязанность доказать, что обстоятельства, послужившие причиной утраты или повреждения, имели место в период ответственности оператора за груз и что, после того как он докажет это, на оператора ложится бремя доказывания того, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно потребоваться, чтобы избежать наступления такого обстоятельства и его последствий. Было отмечено, что при выполнении своих функций оператор может воспользоваться услугами лица, которое не является его служащим или агентом. Было выражено общее мнение, что в пункт I следует добавить ссылку на такое лицо.

62. Группа пришла к выводу, что бремя доказывания, о котором говорится в пункте I в отношении утраты или повреждения груза, произошедших в период ответственности оператора, должно лежать на операторе, поскольку груз будет находиться в его владении и он будет иметь информацию и доказательства в отношении обстоятельств, связанных с его утратой или повреждением. Однако было отмечено, что контракты на проведение операций на терминалах часто возлагают на заказчика бремя доказывания того, что повреждения, имевшие место во время загрузки и распаковки контейнеров, произошли ввиду небрежности оператора, и поэтому было предложено, чтобы подобная практика была учтена в пункте I.

63. Была выражена точка зрения, что единообразные нормы должны регулировать ответственность оператора за нанесенные им повреждения средствам транспорта, которые доставили ему груз или приняли от него груз. В этой связи отмечалось, что финансовые последствия такого повреждения могут быть значительными. Однако, нормы должны регулировать только ответственность оператора за утрату или повреждение груза или собственности, принятой им на хранение (которые могут включать контейнеры, тележки, трейлеры и т.п.), так как ответственность за повреждение собственности, не принимавшейся на хранение, находится за пределами сферы разрабатываемых норм.

64. Была высказана точка зрения, что от оператора должно требоваться только доказательство того, что он принял все меры, которые могли разумно требоваться "от него", поскольку некоторые операторы могут не иметь оборудования для принятия мер, которые могут рассматриваться, как разумно требовавшиеся. Однако большинство членов Группы придерживалось той точки зрения, что ответственность оператора должна определяться на основе объективного, а не субъективного критерия, и что слова "от него" добавлять не следует.

65. В отношении предложения в квадратных скобках в конце пункта I было высказано мнение, что его следует сохранить, однако, по мнению большинства, это предложение следует исключить, поскольку оператор, который зачастую занимается коммерческой деятельностью, должен нести ответственность за действия своих служащих или агентов независимо от того, осуществлялись ли эти действия в рамках служебных обязанностей или нет.

#### Пункт 2

66. В отношении пункта 2 были высказаны противоположные точки зрения. В пользу исключения этого пункта выдвигался аргумент, что его положения будут вмешиваться в сферу действия и ограничивать норму ответственности, установленную в пункте I. Было заявлено также, что этот пункт не является необходимым, поскольку суд в любом случае будет рассматривать факторы, указанные в этом пункте. Кроме того, высказывалось мнение, что точный смысл и значение слов "в частности" неясно. В пользу сохранения этого пункта заявлялось, что указание на определенные факторы, которые судам необходимо принимать во внимание при определении того, какие меры могли разумно потребоваться, будет способствовать единообразию в решениях судов и облегчать регулирование в тех правовых системах, которым неизвестно понятие разумности. Предлагалось также, чтобы слова "в частности" в пункте 2 истолковывались таким образом, чтобы этот пункт не ограничивал ответственность, возлагаемую пунктом I; суд по своему усмотрению может рассматривать другие соответствующие обстоятельства. Было внесено предложение, что позиция тех, кто выступает за исключение этого пункта, может быть отражена путем включения слов "должное внимание должно уделяться всем обстоятельствам дела, включая, в частности, характер груза и характер операций, производимых оператором".

### Пункт 3

67. Пункт 3 был признан приемлемым.

### Пункт 4

68. Пункт 4 был признан приемлемым. Вместе с тем было внесено предложение в отношении того, что формулировку последней части этого пункта следует улучшить путем внесения ссылки на "разумное время после получения лицом требования относительно груза".

### Пункт 5

69. Отмечалось, что было бы неуместным позволять заявителю рассматривать груз как утраченный, если он фактически был не утрачен, но не был передан в течение 60 дней по причинам, известным обеим сторонам (например, производственный спор). Вместе с тем было отмечено также, что в таких случаях оператор может избежать ответственности за утрату, доказав в соответствии с пунктом I, что задержка в передаче произошла, несмотря на то, что он принял меры, которые могли разумно требоваться для устранения задержки.

70. Отмечалось, что, согласно пункту 5, период в 60 дней начинается с даты, когда заказчик потребовал груз. Было выражено общее мнение, что этот пункт должен предусматривать начало периода с даты, согласованной сторонами для передачи груза, или, в отсутствие такого соглашения, - с даты, когда заказчик потребовал груз. В этой связи было отмечено, что оператора можно обязать передать груз в момент, согласованный сторонами без предъявления требования.

71. Была высказана точка зрения, что, в случае когда груз будет находиться на терминале, 60 дней является чрезмерно большим периодом, после истечения которого заказчик сможет рассматривать груз как утраченный. Предлагалось, что более уместно было бы определить этот срок в 10 или 14 дней.

## Статья 6

### Пункт I

72. Было высказано общее мнение, что, даже если единообразные нормы будут приняты в форме типового закона, пределы ответственности должны выражаться с указанием величины в специальных правах заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Если же нормы будут приняты в форме конвенции, то следует использовать положение о расчетной единице, принятое Комиссией на ее пятнадцатой сессии 3/.

73. Было высказано мнение, что необходимо предусмотреть создание механизма пересмотра пределов ответственности. Было отмечено, что в случае принятия норм в виде конвенции, можно было бы использовать одно из двух положений, принятых Комиссией на ее пятнадцатой сессии в отношении пересмотра пределов ответственности 4/, однако в случае принятия норм в виде типового закона могут возникнуть проблемы, связанные с выбором органа для проведения этого пересмотра. В связи с этим было высказано предложение о том, что, если единообразные нормы будут приняты в виде типового закона, принятию этих норм должно сопутствовать выражение желательности периодического пересмотра пределов с учетом инфляции. В соответствии с другим предложением при пересмотре пределов необходимо учитывать пределы, существующие в действующих международных транспортных конвенциях.

74. Высказывались различные точки зрения относительно того, должны ли единообразные нормы устанавливать единый предел ответственности, или же этот предел должен зависеть от вида или видов транспорта, обслуживаемых оператором. Согласно одной из точек зрения, нормы должны устанавливать единый предел. В поддержку этой точки зрения было высказано замечание, что оператор не всегда может знать, каким видом транспорта груз был доставлен к нему или увезен от него, и в этих случаях он не будет знать, какой предел применяется. Кроме того, множественность возможных пределов может привести к неоправданной путанице и неопределенности. Отмечалось также, что в отношении некоторых видов транспорта пределы ответственности не установлены.

75. Согласно другой точке зрения, в случае, когда груз доставляется к оператору или отправляется от него морским транспортом, следует применять пределы, применимые к морской перевозке грузов; если же перевозка осуществляется не морем, следует применять более высокий предел. Согласно третьей точке зрения, пределом должен служить предел, применимый либо к виду транспорта, которым груз был доставлен к оператору, либо к виду транспорта, которым груз был отправлен от него, в зависимости от того, какой предел выше.

#### Пункты 2 и 3

76. Эти пункты были признаны приемлемыми.

#### Пункт 4

77. Возник вопрос о том, каковы будут последствия, если количество мест или единиц отгрузки, указанное в документе, выданном оператором, отличается от числа, указанного в транспортном документе. Пункт был признан приемлемым при условии уточнения данного момента.

#### Пункт 5

78. Пункт 5 был признан приемлемым.

### Статья 7

79. В связи с пунктом 2 было высказано общее мнение о том, что не только служащие и агенты оператора, но и другие лица, услугами которых пользуется оператор, имеют право воспользоваться теми средствами правовой защиты и пределами ответственности, которыми пользуется оператор в соответствии с единообразными нормами.

80. Было высказано мнение о том, что если в соответствии с пунктом I статьи 5 оператор должен нести ответственность за утрату, повреждение груза и задержку в его выдаче, явившиеся результатом действий его служащих, агентов или других лиц, то эти лица должны иметь право воспользоваться теми средствами правовой защиты и пределами ответственности, которыми пользуется оператор, даже в случае, если их действия выходили за рамки их служебных обязанностей. Поэтому следует исключить упоминание о рамках служебных обязанностей, содержащееся в пункте 2 статьи 7.

### Статья 8

81. В отношении пункта I большинство членов Группы высказало мнение, что оператор не должен утрачивать право пользоваться пределами ответственности в результате действий его агентов или других лиц, услугами которых он пользуется. В этой связи было отмечено, что оператор может получить более льготные страховые ставки, если возможность утраты им права пользоваться пределами ответственности будет ограничена.

### Статья 9

82. В отношении подхода, выбранного в статье 9, высказывались различные мнения. Было отмечено, что статья налагает определенные обязательства на грузоотправителя, который зачастую не состоит в договорных отношениях с оператором. Поэтому было высказано мнение, что ответственность, налагаемая в соответствии с этой статьей на грузоотправителя, вместо этого должна возлагаться на клиента оператора. Отмечалось также, что грузоотправитель может далеко отстоять от оператора в транспортной сети, и было предложено перенести ответственность, налагаемую в соответствии со статьей 9 на грузоотправителя, на "кладчика" или "пользователя" терминала. Кроме того, было высказано мнение, что, поскольку целью единообразных норм является регулирование ответственности оператора за утрату или повреждение груза, за который он несет ответственность, в этих нормах не должны рассматриваться обязательства других лиц перед оператором.

83. Однако подавляющее большинство Группы придерживалось мнения, что проблемы, возникающие в связи с опасными грузами, настолько важны, что их следует рассмотреть в рамках единообразных норм и что подход, выбранный в статье 9, является правильным. В этой связи было высказано предложение четко определить в единообразных нормах, что "грузоотправителем" является лицо, первоначально отправившее груз.

84. Было высказано мнение о том, что, помимо случая, когда оператору неизвестно об опасном характере груза, в пунктах 2 и 3 должен рассматриваться случай, когда оператору известно об опасном характере груза и груз наносит или угрожает нанести ущерб собственности оператора. В частности, предлагалось, чтобы пункт 2 (b) позволял оператору уничтожать или обезвреживать груз, даже если он знает о его опасном характере. Согласно другой точке зрения, оператор должен иметь возможность использовать права в соответствии с пунктами 2 и 3 за исключением тех случаев, когда он не предполагал, а действительно знал об опасном характере груза.

85. В отношении пункта 2 (a) было высказано общее мнение, что убытки, за которые грузоотправитель несет ответственность перед оператором, должны включать не только любой ущерб собственности оператора, но также его расходы по уничтожению или обезвреживанию груза и любую ответственность, налагаемую на оператора в результате утраты и повреждения, вызванного опасным грузом. В то же время было высказано мнение, что следовало бы, возможно, установить пределы ответственности грузоотправителя перед оператором. Что касается пункта 2 (b), то было выражено общее мнение, что оператор должен иметь возможность не только уничтожать или обезвреживать груз, но и избавляться от него другими способами.

86. Было внесено предложение о том, что от заказчика необходимо потребовать сообщать оператору о любых особых условиях хранения складированного груза или о том, что груз является скоропортящимся, учитывая прямую ответственность оператора согласно статье 5.

#### Статья IO

87. Было отмечено, что контейнер, на который оператор имеет обеспечительные права, нередко является собственностью лица, которое не является собственником груза (например, компания по сдаче в аренду контейнеров) и с которым оператор не находится в договорных отношениях. Поэтому было высказано мнение, что следует обязать оператора прилагать разумные усилия для уведомления собственника контейнера. В соответствии с мнениями, высказанными в дополнение к этому, обязательство уведомления должно распространяться на собственников всех грузов, подпадающих под право оператора продать груз, и правила должны обязать оператора отчитываться перед заказчиком за остаток выручки от продажи груза, превышающей сумму, которую заказчик должен оператору. Однако в соответствии с другой точкой зрения, вопросы, касающиеся осуществления права на продажу, включая уведомление и использование выручки от продажи, должны рассматриваться в соответствии с применимыми нормами национального права.

88. Было высказано мнение, что пункт 3 не соответствует своему назначению, поскольку согласно ему оператор имеет право продать груз в пределах, допускаемых применимым правом, и в соответствии с ним, что и без того будет сделано даже при отсутствии такого положения. Согласно другой точке зрения, если бы в пункте 3 определялось, какое законодательство должно применяться при рассмотрении этих вопросов, этот пункт был бы полезен для устранения правовых коллизий в случае, если единообразные нормы будут приняты в виде конвенции; в этом случае применимым законодательством должно быть законодательство места, где оператор совершает свои операции.

#### Статья II

89. По общему мнению, подход, выбранный в статье II, является приемлемым; однако вопросы утраты и частичной утраты не должны решаться в этой статье по-разному. В этой связи пункт 2 должен быть исключен, а пункт I должен относиться лишь к утрате, а не к частичной утрате.

90. Кроме того, было высказано мнение, что в статье не должно проводиться различия между очевидными или неочевидными утратой и повреждением; скорее, следует установить единый период уведомления, который был бы достаточно длинным с учетом того, что в ряде случаев утрату или повреждение можно обнаружить лишь после того, как груз достиг конечного пункта назначения. Однако, по общему мнению, для очевидной и неочевидной утраты и повреждения должны существовать различные периоды уведомления.

### Статья 12

91. Высказывалась общая точка зрения, что не должно существовать отдельного срока исковой давности утраты или повреждения, вызванных умышленными или неумышленными действиями или упущениями и в отношении утраты или повреждения, вызванных другими действиями; поэтому в пункте I необходимо исключить идущую после первого предложения формулировку в квадратных скобках.

92. Было отмечено, что в некоторых правовых системах течение срока исковой давности может прерываться в связи с иными обстоятельствами, нежели начало арбитражного или судебного разбирательства, и было предложено учесть эти обстоятельства в данной статье.

93. По общему мнению, в случае полной утери груза срок исковой давности начинает исчисляться с того дня, когда оператор уведомляет лицо, правомочное предъявить иск, о том, что груз утрачен, или - если такое уведомление не сделано - в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии со статьей 5.

### Статья 13

94. Было высказано общее мнение, что пункт I приемлем.

95. В отношении пункта 2 высказывались различные мнения. Согласно одному из них, этот пункт полезен, поскольку предоставляет сторонам возможность договориться о применении иного режима ответственности в связи с операциями по обработке груза, и его следует сохранить. Однако большинство придерживалось мнения о том, что в единообразных нормах не предусматривается регулирование операций по обработке груза и поэтому этот пункт не нужен и его следует исключить.

96. Отмечалось, что пункт I касается лишь контракта на "хранение груза", и было предложено расширить это положение для приведения его в соответствие со сферой операций, охватываемых единообразными нормами, к числу которых помимо хранения могут относиться и другие операции.

### Статья 14

97. Было высказано общее мнение о том, что если единообразные нормы будут приняты в виде типового закона, статью 14 следует исключить. Было предложено предусмотреть в этом случае в типовом законе положение о том, что в качестве руководства для его толкования следует использовать доклады Рабочей группы и Комиссии, касающиеся разработки типового закона.

### Статья 15

98. Статья 15 была признана приемлемой, включая формулировку в квадратных скобках. Отмечалось, что эта формулировка необходима для учета того, что некоторые государства приняли международные транспортные конвенции законодательным путем.

## III. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ И ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

99. Рабочая группа, учитывая уже запланированные сессии других органов, рассматривающих вопросы, касающиеся международных перевозок, в работе которых будут участвовать представители некоторых государств-членов и наблюдатели Рабочей группы, постановила рекомендовать Комиссии провести десятую сессию Рабочей группы в Вене 1-12 декабря 1986 года. Она постановила также рекомендовать в случае незавершения ее работы на десятой сессии провести одиннадцатую сессию Рабочей группы продолжительностью в две недели в Нью-Йорке в первой половине 1987 года до начала работы двадцатой сессии Комиссии.

СНОСКИ

1/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/38/I7), пункт II3.

2/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее семнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать девятая сессия, Дополнение № 17 (A/39/I7), пункт II3.

3/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/37/I7 и Согг. I и 2) (только на английском языке), пункт 63, приложение I.

4/ Там же, пункт 63, приложения II и III.