



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
31 January 2003

Russian
Original:
English/Spanish/French

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

11-я сессия

Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года

Подготовка проекта документа о [морской] перевозке грузов

Подборка ответов на вопросник о перевозке "от двери до двери" и дополнительные замечания государств и международных организаций относительно сферы применения проекта документа

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Ответы на вопросник, полученные от неправительственных организаций	3
A. Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА)	3
B. Институт судовых брокеров (ИСБ)	6
C. Международная палата судоходства (МПС)	9
II. Замечания межправительственной организации в связи с вопросником	12
A. Андское сообщество (Латинская Америка)	12
B. Андское сообщество (Перу)	25
III. Дополнительные заявления и предложения в связи с подготовкой проекта документа	28
A. От государств	28
1. Малайзия	28
B. От межправительственных организаций	29
1. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)	29
C. От неправительственных организаций, приглашенных Секретариатом	34
1. Ассоциация американских железных дорог (ААЖД)	34
2. Международная торговая палата (МТП)	37
3. Международная группа клубов Р & I	38
4. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)	44
Приложение: Вопросник	47

Введение

1. В контексте подготовки проекта международного документа по международной [морской] перевозке грузов важным вопросом, который должна обсудить Рабочая группа, является сфера применения проекта документа. Это обсуждение началось на девятой сессии Рабочей группы (A/CN.9/510, пункты 26–34), продолжалось на ее десятой сессии (A/CN.9/525, пункты 25–28) и должно быть продолжено на ее одиннадцатой сессии. В процессе подготовки к предстоящему обсуждению Секретариат в августе 2002 года направил заинтересованным неправительственным организациям краткий вопросник, предназначенный для сбора информации относительно практики контейнерных перевозок и использования перевозчиками договоров "от двери до двери". С целью точного определения потребностей и пожеланий сообщества морских перевозчиков в отношении контейнерных перевозок "от двери до двери" этот вопросник был адресован в первую очередь представителям отрасли, которые участвуют как в морском, так и в наземном этапе перевозки "от двери до двери". Вопросник был также направлен для сведения государствам и заинтересованным межправительственным организациям. Он приводится в приложении к данной записке.
2. Ответы на вопросник, полученные от неправительственных организаций, приводятся в разделе I, ниже.
3. Одна из межправительственных организаций представила Секретариату замечания в связи с вопросником. Эти замечания приводятся в разделе II, ниже.
4. Дополнительные заявления и предложения были представлены Секретариату государствами, межправительственными и неправительственными организациями в связи с подготовкой проекта документа. Эти заявления и предложения приводятся в разделе III, ниже.
5. Ответы, замечания, заявления и предложения, упомянутые в пунктах 2–4, выше, изложены в той форме, в которой они были получены Секретариатом.

I. Ответы на вопросник, полученные от неправительственных организаций

A. Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА)

[Оригинал: английский]

1. Считаете ли вы, что было бы полезно иметь единую схему ответственности, применяемую к перевозкам "от двери до двери", предусматривающую морской этап?

Хотя на первый взгляд единая ответственность по принципу "от двери до двери" представляется желательной, ее применение, по нашему мнению, будет нецелесообразно и нереалистично.

2. Если так, то почему?

Единая ответственность по принципу "от двери до двери" противоречила бы существующим международным и национальным правовым нормам, регулирующим пере-

возки одним видом транспорта, таким как КМЖП и КДПП в секторе наземного транспорта. Применение КДПП является обязательным, если место погрузки и/или место разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств. Кроме того, КДПП и КМЖП содержат положения о перевозке, включающей наземный и морской этапы, что еще более осложнит ситуацию с учетом вопроса о том, какой режим будет применяться к операции по перевозке, включающей как морскую, так и наземную перевозку.

Около десяти лет назад грузоотправители и транспортная отрасль разработали правила ЮНКТАД/МТП. Они касаются главной ответственности транспорта и предусматривают комплексную систему ответственности, которая имеет приоритет, если утрата или повреждение груза могут быть отнесены к конкретному этапу перевозки. Эта система правил учитывает реальную торговую практику в случае использования нескольких видов перевозки. Неограниченная комплексная система ответственности оказалась успешной и должна быть сохранена.

Любой режим единой ответственности по принципу "от двери до двери" привел бы к несогласованности в международном транспортном праве, а не к его унификации. Поэтому международный морской режим ответственности должен охватывать только морские перевозки "от порта до порта" и не затрагивать комплексную систему ответственности, которая учитывает международное и национальное транспортное право.

3. Должны ли одни и те же правовые нормы применяться ко всей перевозке грузов, как наземной, так и морской?

Особенности морской перевозки, с одной стороны, и различных видов наземной перевозки – с другой, слишком отличаются друг от друга, чтобы к ним могли применяться одни и те же правовые нормы.

4. Должен ли тот же самый режим ответственности, который применяется к морскому перевозчику, распространяться на всех участников перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих?

Нет, по той же причине, которая приводится в пункте 3.

5. Должны ли участники перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих, быть ответчиками по прямым искам со стороны грузовладельцев или их страховщиков при едином смешанном режиме за повреждение, причиненное конкретным участником?

Хотя мы не являемся сторонниками единого смешанного режима, мы считаем, что иски должны предъявляться исключительно к договаривающейся стороне, заключившей договор перевозки или другие договоры с грузоотправителем по договору (см. также замечания в пункте 9).

6. Если существующие конвенции применимы к наземному транспорту, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПП), должны ли эти конвенции по-прежнему регулировать ответственность наземного перевозчика, когда такой наземный перевозчик участвует в морской перевозке грузов, или при определенных обстоятельствах на него должен распространяться такой же режим ответственности, как и на морского перевозчика?

Участие наземного перевозчика в морской перевозке можно представить себе лишь в том случае, если наземный перевозчик, действуя в качестве перевозчика, заключил с грузоотправителем договор о перевозке, включающей морской этап (статья 2 КДПГ). В этом качестве наземный перевозчик, в принципе, подпадает под действие режима, применяемого к тому этапу перевозки, на котором произошла утрата или повреждение груза. Для наземных операторов, деятельность которых регулируется КМЖП (железнодорожные компании в международных перевозках), ответственность по КМЖП будет аналогичным образом применяться к морскому этапу перевозки.

9. Видите ли вы какие-либо преимущества для этой отрасли, если грузовладельцы и их страховщики получают возможность предъявлять иск непосредственно к субподрядчику перевозчика, который выдает коносамент, за повреждение или утрату, произошедшие в то время, когда груз находится на попечении субподрядчика?

Могут быть случаи, когда грузоотправитель имеет дело со стесненным в средствах перевозчиком, который по договору субподряда нанимает другие стороны для исполнения договора перевозки. Однако с учетом принципа свободы договора в этом отношении любой грузоотправитель по договору несет обязательство перед своей организацией обеспечить, чтобы его контрагентом по договору было состоятельное в финансовом отношении лицо. Защита грузоотправителя по договору, который не готов защитить самого себя, не является целью Конвенции.

10. Просьба воспользоваться настоящей возможностью и указать, есть ли у вас какие-либо дополнительные замечания или соображения относительно документа, проект которого в настоящее время разрабатывает ЮНСИТРАЛ?

Документ ЮНСИТРАЛ должен принять форму международной конвенции, в которой, однако, обязательный характер должны носить только ключевые положения, относящиеся к морской перевозке, включая ответственность перевозчиков за утрату или повреждение груза, связанные с морской перевозкой на условиях "от порта до порта". Еще важнее исключить любые коллизии с другими международными конвенциями или национальными законами. Если документ ЮНСИТРАЛ должен принять форму международной конвенции, которая заменит такие правовые нормы, число потенциальных договаривающихся государств может сократиться. Его неизбежно постигнет та же неудача, что и Конвенцию о смешанных перевозках 1980 года.

Что касается предложения Канады, изложенного в документе ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.23, мы считаем, что варианты 1 и 3 будут способствовать разрушению системы международного транспортного права, поскольку каждое государство будет вправе ратифицировать договор с различными оговорками относительно сферы его применения. Оговорка в варианте 2 о том, что будет трудно установить, какие правовые нормы применяются, по нашему мнению, ничего не дает, поскольку этот вопрос решается в соответствии с конкретными обстоятельствами дела. КДПГ будет применяться к международным дорожным перевозкам, КМЖП – к международным железнодорожным перевозкам или, в зависимости от ситуации, будет применяться соответствующий национальный закон.

Дополнительные комментарии МФТЭА

[Оригинал: английский]

По итогам недавних обсуждений на нашем Всемирном конгрессе и в связи с вероятностью того, что наша позиция относительно некоторых аспектов этих вопросов мо-

жет показаться не настолько ясной, как нам хотелось бы, мы намерены обратить внимание на следующее.

В отношении вопроса 5 мы хотели бы заверить в том, что, хотя мы признаем ответственность ОСП по условиям заключенного ими договора перевозки, мы НА САМОМ ДЕЛЕ поддерживаем право грузовладельцев и их страховщиков предъявлять прямые иски к любым участникам перевозки "от двери до двери", если они захотят сделать это.

В отношении вопроса 9 мы также хотели бы добавить, что очевидным преимуществом такого процесса является порядок, существующий в настоящее время, а именно: сокращение числа сторон, которые без необходимости вовлекаются в судебный процесс, когда нет никаких сомнений относительно того, какая сторона несет ответственность, то есть на чьем попечении был груз в момент причинения ему повреждения, а также вытекающая из этого экономия на судебных расходах и вероятное ускорение всего процесса.

В. Институт судовых брокеров (ИСБ)

[Оригинал: английский]

Институт судовых брокеров благодарит ЮНСИТРАЛ за возможность представить замечания по ее вопросу, относящемуся к предварительному проекту документа о морской перевозке грузов, и с удовольствием приводит следующие ответы:

1. Да, было бы полезно иметь единую схему ответственности, применимую к перевозкам "от двери до двери", которые включают наземный этап.
2. Цель разработки нового документа, предусматривающего ответственность в отношении морской перевозки грузов, должна заключаться в восстановлении международного единообразного режима, который был утрачен за последние 70 лет со времени принятия Гаагских правил. Первоначальные правила были разработаны с целью охвата всех грузов, перевозимых по коносаментам. На самом деле договор о частном фрахтовании охватывал не все перевозки и, в частности, не все "линейные грузы". В настоящее время подавляющее большинство линейных грузов, перемещаемых в рамках основного мирового грузооборота, перевозится по договорам, предусматривающим коносамент в отношении смешанных перевозок. Поэтому в контексте единообразия было бы нелогично исключать из документа аспекты сквозных или смешанных перевозок.
3. Нет оснований для применения одних и тех же правовых норм ко всей перевозке в целом, когда существует возможность определить, на каком этапе смешанной перевозки произошла утрата, повреждение или задержка в сдаче груза. В настоящее время такой порядок вполне эффективно действует в рамках большинства режимов смешанных перевозок. Однако, если нет возможности определить, на каком этапе смешанной перевозки произошла утрата, тогда должна применяться морская схема ответственности.
4. Нет, это слишком усложняет дело. В основе перевозки "от двери до двери" лежит концепция, согласно которой перевозчик договаривается с владельцем груза о том, что он берет на себя ответственность за всю перевозку "от двери до двери". Владельца груза совершенно не касается, какие режимы ответственности применяются в отношениях между этим перевозчиком и его субподрядчиками.

Многие из этих субподрядчиков, например железные дороги, терминалы и автотранспортные компании, являются национальными операторами, которые договариваются о предоставлении услуг только внутри страны. Их совершенно не касается то, что перевозка, скажем, от порта до завода, является частью международной сквозной перевозки. Условия деятельности других субподрядчиков, таких как портовые терминалы, могут полностью или частично регулироваться национальным законодательством.

Требовать, чтобы такие субподрядчики при оказании одной и той же услуги действовали на основании двух различных режимов ответственности, представляется необоснованным и нецелесообразным.

5. Разумеется, нет. Владелец груза заключает договор с перевозчиком, указанным в коносаменте. Отрасль смешанных перевозок создала многочисленные методы работы, в которых используются как субподряд, так и совместные операции с целью обеспечения максимальной эффективности. Почти во всех случаях субподрядчик не знает и не должен знать владельца груза. Любое требование допустить прямые иски, касающиеся груза, выглядит как требование "двойного возмещения". В сущности, можно было бы признать, что возможность подобного нарушения договорной цепочки противоречила бы общественным интересам, поощряя "ненадежных" операторов сквозных перевозок при наличии альтернативного способа получения возмещения в случае неплатежеспособности этого перевозчика.

6. Ответ на этот вопрос частично дан в пунктах 3 и 4, выше. Нет необходимости в том, чтобы этот документ каким-либо образом затронул КДПГ или другие конвенции. Однако этот вопрос касается еще одной проблемы, связанной с "наземным перевозчиком". На сегодняшний день многие, если не большинство, из числа перевозчиков, участвующих в международных сквозных перевозках, по существу являются операторами смешанных перевозок. Они участвуют в оказании услуг по обеспечению морских, наземных и воздушных перевозок, выдавая коносаменты на смешанную перевозку, транспортные накладные, согласно КДПГ, или авианакладные. Необходимо выработать удовлетворительную формулировку, позволяющую охватить в этом документе перевозки "от двери до двери", если морской этап является главным этапом международной перевозки груза, но исключить международную перевозку, если, например, паромная переправа имеет второстепенное значение по отношению к дорожной или железнодорожной перевозке "от двери до двери".

7. Нет никаких преимуществ, но важно, чтобы "морской" режим применялся к перевозкам "от двери до двери", как это изложено в пунктах 2 и 3, выше. Вследствие принятия этого документа должна отпасть необходимость в отдельной "конвенции об ответственности при смешанных перевозках".

8. С точки зрения практической деятельности возникают некоторые трудности. Гаагские и Висбийские правила прошли очень хорошую проверку в большинстве юрисдикций, и создан значительный свод правовых норм по вопросам толкования. Причиной отсутствия в настоящее время единообразия во многом является частичное принятие Гамбургских правил, что также приводит к выбору наиболее подходящей юрисдикции (например, когда страна, применяющая Гаагские или Гаагско-Висбийские правила, осуществляет экспорт в страну, применяющую Гамбургские правила). Любой новый документ должен отвечать обоснованным требованиям главных международных линейных перевозчиков, из которых около 20 осуществляют более 75 процентов всех перевозок генеральных грузов на основе коносаментов. Это

включает вопросы, относящиеся к "исключениям", предусмотренным в Гаагских правилах, и особенно к "ошибке в судовождении".

Еще одна практическая трудность касается проблемы "количества мест" и ограничения ответственности из расчета за место применительно к контейнерным перевозкам. Перевозчики не могут узнать или проверить количество мест, имеющихся в загруженных грузоотправителем контейнерах при их полной загрузке. Поэтому применение ограничения ответственности из расчета за место к содержимому контейнеров представляется нелогичным. Возможное решение состоит в том, чтобы не применять в отношении перевозки контейнеров с полной загрузкой ограничение ответственности из расчета "за место", а применять лишь ограничение ответственности по весу. Или, в качестве альтернативы, считать "контейнер" местом с особым (более высоким) пределом ответственности, применимым к "контейнерным местам".

9. Нет! Вновь см. пункт 5, выше. Перевозчик и субподрядчик заключают отдельный договор, который может действовать в соответствии с совершенно иным режимом ответственности и имеет иной характер по вполне обоснованным причинам, связанным с этим видом деятельности. Это также может помешать надлежащему применению "гималайской" оговорки.

10. Статьи 4.2 и 4.3

В вышеприведенных замечаниях обосновывается включение статей 4.2.1 и 4.2.2 с целью охвата перевозки "от двери до двери".

В комментарии, относящемся к статье 4.3, отмечается, что до сих пор встречается неправильное представление о договорах "смешанных перевозок". Утверждается, что есть довод в пользу включения в определения проекта документа двух терминов, которые широко используются в торговой практике всей международной отрасли в целях разграничения перевозки согласно статье 4.2 (смешанные перевозки) и перевозки согласно статье 4.3 (сквозные перевозки). Включение этих терминов привело бы к определенной упорядоченности в их употреблении.

Предлагаемые определения, которые нуждаются в юридической формулировке, могут выглядеть следующим образом:

"Договор смешанной перевозки" означает договор перевозки, согласно которому перевозчик за уплату фрахта обязуется осуществить наземную и морскую перевозку груза из внутреннего пункта получения до внутреннего пункта сдачи.

"Договор сквозной перевозки" означает договор перевозки, согласно которому перевозчик за уплату фрахта обязуется осуществить морскую и/или наземную перевозку груза между двумя указанными пунктами и при этом соглашается, что в отношении конкретного этапа или этапов перевозки груза он будет действовать в качестве агента другого перевозчика или перевозчиков, договорившихся о перевозке.

Статья 5.4

Включение обязанности "поддерживать" мореходность судна "в ходе" рейса вносит в новый документ излишнюю неопределенность, поскольку она уже охватывается обязанностью заботиться о грузе.

Статья 6.1.2

Поддерживается сохранение исключения в случае ошибки в "судовождении". "Управление" можно было бы исключить. Основания:

Чисто практические соображения, согласно которым без сохранения этого исключения будет гораздо труднее обеспечить принятие проекта документа (напомним о судьбе Конвенции ЮНКТАД о смешанных перевозках).

Возникают проблемы в связи с тем, что половина стран мира сохраняет исключение в отношении обязательной лоцманской проводки. Изменение в распределении рисков, которое повлияет на страхование.

Потребность в новом прецедентном праве, позволяющем провести разграничение между "ошибкой в судовождении" и "рисками на море", – является ли первое причиной второго или наоборот.

Статья 6.4

Ответственность за задержку должна применяться только в случае, когда имеется прямая договоренность о сроке исполнения.

Статья 8.4

Существует твердая убежденность в том, что владельцы судов по тайм-чартеру должны пользоваться такой же защитой, что и владельцы судов по бербоут-чартеру. В обоих случаях коммерсант договаривается с димайз-фрахтователем. Почему зарегистрированный владелец судна должен отвечать за договор владельца груза с димайз-оператором, если у него нет возможности узнать, какую долю ответственности он, возможно, берет на себя? Эта статья только поощряет грузовладельцев к недостаточному проявлению осмотрительности при заключении договоров перевозки с ненадежными операторами по димайз-чартеру.

Включение перевозок "от двери до двери".

Когда мы готовили этот ответ, был получен еще один вопросник от ЮНКТАД, которая, судя по всему, готовится вернуться к вопросу о Конвенции ЮНКТАД о смешанных перевозках. Многие из вопросов, которые поднимаются в этом вопроснике, аналогичны тем, что обсуждаются в контексте данного проекта документа. **Считаем, что самая главная задача состоит в том, чтобы принять единую конвенцию, охватывающую перевозки "от порта до порта" и "от пирса до пирса".**

Институт полагает, что эти замечания окажутся полезными в ходе продолжения обсуждения этого вопроса, и надеется представить ЮНСИТРАЛ дополнительные материалы, если таковые понадобятся.

C. Международная палата судоходства (МПС)

[Оригинал: английский]

1. Считаете ли вы, что было бы полезно иметь схему единой ответственности, применимую к перевозкам "от двери до двери", предусматривающим морской этап?

Да, правовой режим, применимый к перевозкам "от двери до двери", был бы полезным. Мы поддерживаем разработку конвенции "морской плюс" на основе проекта документа, подготовленного Международным морским комитетом для ЮНСИТРАЛ ("предлагаемый документ").

2. Если так, то почему?

Значительная часть контейнерных перевозок грузов осуществляется на условиях "от двери до двери". Разработка другого режима перевозок "от этапа до этапа" или "от

порта до порта" вряд ли добавила бы что-то ценное. Было бы неправильно игнорировать перевозки "от двери до двери". Если на каком-либо этапе предусматривается морская перевозка, положения предлагаемого документа должны применяться ко всей перевозке в целом.

3. Должны ли одни и те же правовые нормы применяться ко всей перевозке грузов, как наземной, так и морской?

Нет. Должна применяться комплексная система ответственности. Если может быть установлен этап, на котором произошло повреждение, то должен применяться режим, регулирующий конкретный вид перевозок.

4. Должен ли тот же самый режим ответственности, который применяется к морскому перевозчику, распространяться на всех участников перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих?

Нет. Автотранспортные компании, железные дороги и прочие должны подпадать под режим, регулирующий конкретный вид транспорта, а не под тот же режим ответственности, который распространяется на перевозчика.

5. Должны ли участники перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих, быть ответчиками по прямым искам со стороны грузовладельцев или их страховщиков при едином смешанном режиме за повреждение, причиненное конкретным участником?

Если исходить из предлагаемого документа, то не должны. На основании предлагаемого документа исполняющий перевозчик не должен нести ответственность. Это представляется важным во избежание коллизии правовых норм. В связи с этим мы отмечаем, что в Конвенции о смешанных перевозках 1980 года не было никаких положений об ответственности исполняющего перевозчика.

6. Если существующие конвенции применимы к наземному транспорту, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), должны ли эти конвенции по-прежнему регулировать ответственность наземного перевозчика, когда такой наземный перевозчик участвует в морской и наземной перевозке грузов, или при определенных обстоятельствах на него должен распространяться такой же режим ответственности, как и на морского перевозчика?

В той части, в какой к смешанным перевозкам применяются существующие конвенции, такие как КДПГ, КМЖП и Монреальская конвенция, они должны быть исключены из предлагаемого документа.

7. Какие преимущества, если таковые имеются, вы видите в применении единообразного режима ответственности как к наземному, так и к морскому транспорту в смешанной перевозке?

Единообразный режим ответственности обеспечил бы некоторую предсказуемость, однако для установления ответственности в отдельных случаях все-таки потребуются судебное разбирательство. На практике единообразная система приведет к значительным дополнительным расходам. Истцу сначала придется урегулировать претензию с ОСП в соответствии с единообразными нормами. Затем ОСП придется предъявить регрессный иск к субподрядчику в соответствии с другим сводом норм, приме-

нимых к конкретному виду транспорта. Таким образом, при урегулировании исков всякий раз будут применяться два разных свода норм, регулирующих вопросы ответственности.

8. Какие проблемы в настоящее время являются распространенными, если таковые имеются, в результате существующей системы режимов ответственности в отношении перевозки грузов "от двери до двери"?

Хотя нам ничего неизвестно о каких-либо серьезных проблемах, принятие международной конвенции, применяемой к перевозкам "от двери до двери", оказало бы большую помощь отрасли в целом.

9. Видите ли вы какие-либо преимущества для отрасли, если грузовладельцы или их страховщики получают возможность предъявлять иск непосредственно к субподрядчику перевозчика, который выдает коносамент, за повреждение или утрату, произошедшие в то время, когда груз находился на попечении субподрядчика?

Напротив, мы считаем, что возникнут значительные неудобства. Грузовладельцы имеют право предъявлять иски к своим контрагентам по договору. Если разрешить предъявление исков, например, к субподрядчику по КДПГ, то это будет способствовать судебным тяжбам и приведет к возникновению проблем, связанных с коллизией правовых норм. Гораздо удобнее адресовать иски перевозчику по договору, который затем будет иметь право предъявить регрессный иск к субподрядчикам.

10. Просьба воспользоваться настоящей возможностью и указать, есть ли у вас какие-либо другие замечания или соображения относительно документа, проект которого в настоящее время разрабатывает ЮНСИТРАЛ.

МПС поддерживает этот документ и в особенности приветствует предлагаемые положения в отношении периода ответственности, сдачи груза и свободы договора.

МПС решительно поддерживает применение предлагаемого документа к морским перевозкам "от двери до двери". Предлагаемый документ позволяет торговым партнерам проявлять гибкость при определении сферы применения договора, включая период ответственности. В случае заключения договора перевозки "от этапа до этапа" (что часто встречается при перевозке бестарных грузов) ответственность перевозчика не будет выходить за пределы данного этапа и будет применяться данный документ. Однако в случае заключения договора перевозки "от двери до двери" (или любой перевозки, выходящей за рамки условий "от этапа до этапа") будет применяться комплексная система ответственности. В случаях невозможности установить, когда произошло повреждение (скрытое повреждение), будет применяться этот документ.

Очень важно, чтобы в предлагаемый документ были включены продуманные положения, касающиеся сдачи груза. Это будет иметь большое значение для отрасли.

Предлагаемый документ предоставляет возможность модернизировать устаревший жесткий подход к регулированию договоров перевозки. МПС, в принципе, поддерживает разработку положений, которые предоставят сторонам договора более широкую свободу на основе признания реального положения в отрасли и в то же время обеспечат защиту интересов третьих лиц.

II. Замечания межправительственной организации в связи с вопросником

A. Андское сообщество (Латинская Америка)

[Оригинал: испанский]

ОБОБЩЕННЫЕ ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ЮНСИТРАЛ АНДСКОГО КОМИТЕТА ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ (СААТА) ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРИАТ АНДСКОГО СООБЩЕСТВА

1. Считаете ли вы, что было бы полезно иметь единую схему ответственности, применимую к перевозкам "от двери до двери", предусматривающим морской этап?

БОЛИВИЯ

Да, это было бы целесообразно при условии, что может быть установлен справедливый баланс, учитывающий разные виды рисков, с которыми сопряжены смешанные перевозки.

КОЛУМБИЯ

Нет. Единая схема ответственности не должна предусматривать никаких различий между видами перевозки.

ЭКВАДОР

Да, иметь единую схему было бы полезно, но у Андского сообщества уже есть такая схема, предусмотренная законодательством о смешанных перевозках.

ВЕНЕСУЭЛА

Анализ документа "Транспортное право" и дискуссии, состоявшиеся в рамках ЮНСИТРАЛ, свидетельствуют о возникновении явной возможности для разработки транспортного права, регулирующего операции "от двери до двери", которые включают другие виды перевозок, такие как дорожные или железнодорожные перевозки. В то же время имеются вполне обоснованные мнения о том, что проект не следует одобрять на таких условиях: утверждается, что это предложение не было изучено организациями наземного транспорта или что раньше уже предпринимались безуспешные попытки достигнуть соглашения либо что операции "от двери до двери" в настоящее время регулируются Правилами ЮНКТАД/МТП (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию/Международная торговая палата) в отношении документов смешанных перевозок.

Как хорошо известно, Венесуэла не является участницей каких-либо международных конвенций по частному морскому праву, действующих в настоящее время во всех государствах, с которыми Венесуэла поддерживает морские торговые отношения; вследствие чего она не является участником Гаагских или Гамбургских правил.

Это не является препятствием для рассмотрения схемы ответственности перевозчиков грузов, охватывающей различные виды транспорта, с тем чтобы избежать распространения различных правовых режимов, относящихся к ответственности.

2. Если так, то почему?

БОЛИВИЯ

Потому что это позволило бы пользователям получить достаточное и четкое представление об их правах и обязанностях, когда они заказывают транспортные услуги.

КОЛУМБИЯ

Без комментариев.

ЭКВАДОР

Потому что за всю перевозку и за все виды транспорта, используемого в ходе перевозки, будет нести ответственность одна организация.

ВЕНЕСУЭЛА

Потому что предпринимаются усилия по согласованию договорных режимов, охватывающих ответственность за морскую перевозку грузов, и по установлению их взаимосвязи со вспомогательными операциями, которые раньше не регулировались международными конвенциями.

В проекте документа говорится, что его положения применяются к месту получения или сдачи груза, когда оно находится в договаривающемся государстве, независимо от того, является ли это место портом, поэтому перевозки "от двери до двери" охватываются проектом документа. В результате будет создана общая структура, которая охватывает различные виды перевозки, обеспечивая тем самым правовые гарантии, и которая совместима с предложением о применении данного режима к международным перевозкам.

3. Должны ли одни и те же правовые нормы применяться ко всей перевозке грузов, как наземной, так и морской?

БОЛИВИЯ

Это был бы неплохой вариант, но будет очень трудно реализовать его на практике, потому что риски, с которыми сопряжены морские перевозки, более серьезные, чем риски, которым подвергаются наземные перевозки. Наземные перевозки имеют больше механизмов регулирования, тогда как в области морских перевозок имеется много вопросов, подлежащих рассмотрению, включая риски, которые нельзя предвидеть.

КОЛУМБИЯ

Нет. Каждый вид транспорта должен иметь свой собственный режим ответственности.

ЭКВАДОР

К наземной и морской перевозкам должны применяться разные режимы, поскольку каждый из этих видов перевозок регулируется своими собственными правовыми нормами.

ВЕНЕСУЭЛА

Цель данного проекта документа по транспортному праву состоит в том, чтобы найти способ заменить режим, состоящий из Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил, режимом, который охватывает смешанные дорожные или железнодорожные

перевозки и перевалку груза, с тем чтобы добиться единообразия конвенций и правил, которые в них излагаются.

В Андском сообществе, в частности в Андском комитете по управлению водным транспортом (СААТА), была принята резолюция СААТА № XIX.EX-91. В этой резолюции предусматривается Стратегический план для водного транспорта в этом субрегионе на 2001–2005 годы, главные цели которого включают развитие, адаптацию и единообразие морского права в Андском контексте с целью содействия развитию водного транспорта на основе надлежащего регулирования.

Одной из целей, установленных в этой же резолюции, является пересмотр и применение международных конвенций и практики, касающихся водного транспорта, портов и других связанных с ними служб.

Это подтверждает необходимость принятия единого документа, который позволит стандартизировать правовые нормы, относящиеся к перевозке грузов водным путем.

4. Должен ли тот же самый режим ответственности, который применяется к морскому перевозчику, распространяться на всех участников перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих?

БОЛИВИЯ

Нет. Ответственность и риски для каждого оператора совершенно различны, так же как и механизмы избежания этих рисков; поэтому их нельзя рассматривать на одной и той же основе. Например, склад и судоходная компания должны обеспечивать страховое покрытие абсолютно разных случаев.

КОЛУМБИЯ

Нет – если только договор перевозки охватывается смешанной системой.

ЭКВАДОР

Они не должны подпадать под действие того же режима ответственности, который распространяется на морского перевозчика.

ВЕНЕСУЭЛА

Да, в интересах правового единообразия смешанных перевозок и при должном учете расширения правил в этом проекте в целях охвата ответственности не только перевозчика или исполняющих сторон, но и других лиц, которые уже не считаются исполняющими перевозчиками. Это отражено в проекте документа: в случаях предъявления иска к любому лицу, которое не является перевозчиком, это лицо имеет право воспользоваться основаниями от освобождения от ответственности и пределами ответственности, предоставляемыми перевозчику согласно этому документу, при условии, что это лицо докажет, что оно действовало в рамках своего договора или в качестве служащего или агента.

5. Должны ли участники перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих, быть ответчиками по прямым искам со стороны грузовладельцев или их страховщиков при едином смешанном режиме за повреждение, причиненное конкретным участником?

БОЛИВИЯ

Да, если источник повреждений установлен, для пользователей было бы неплохо иметь возможность непосредственно предъявлять иск. Однако это не соответствует духу, на котором основана служба смешанных перевозок.

КОЛУМБИЯ

Да.

ЭКВАДОР

Да, участники перевозки "от двери до двери" должны подпадать под действие единого режима смешанных перевозок.

ВЕНЕСУЭЛА

В соответствии с проектом документа период ответственности перевозчика охватывает время и место получения груза, которые должны соответствовать времени и месту, согласованным в договоре перевозки, или, в случае отсутствия такого положения, время [и место] фактической передачи груза на попечение перевозчика или исполняющей стороны.

В течение периода своей ответственности перевозчик также обязан надлежащим образом и тщательно заботиться о грузе и сохранять его. Соответственно, он должен обеспечивать нормальное состояние груза при его погрузке, укладке, перевозке и разгрузке. Это может означать, что в соответствии со схемой, изложенной в проекте документа, различные участники перевозки "от двери до двери" в период, в течение которого груз находится на их попечении, несут ответственность точно так же, как и перевозчик.

Из этого следует, что будет возможность установить единый режим, предусматривающий условия предъявления прямых исков грузовладельцами и их страховщиками с учетом вышеупомянутой ответственности.

6. Если существующие конвенции применимы к наземному транспорту, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), должны ли эти конвенции по-прежнему регулировать ответственность наземного перевозчика, когда такой наземный перевозчик участвует в морской и наземной перевозке грузов, или при определенных обстоятельствах на него должен распространяться тот же режим ответственности, как и на морского перевозчика?

БОЛИВИЯ

Ответственность наземного перевозчика должна регулироваться отдельно, как это делается в настоящее время. Как отмечалось выше, риски не одинаковы, поэтому и ответственность не может быть одинаковой. Даже процедуры страхования различны.

КОЛУМБИЯ

Нет. Каждый вид транспорта должен иметь свой собственный режим ответственности. Однако если бы существовал единый режим ответственности "от двери до двери", он применялся бы ко всем видам транспорта, участвующим в перевозке конкретного груза, то есть с момента получения груза и до его сдачи в согласованном месте, что будет охватываться смешанной системой.

ЭКВАДОР

Дорожная перевозка регулируется собственным законодательством об ответственности, и на нее не может распространяться режим ответственности, предусмотренный для водного транспорта.

ВЕНЕСУЭЛА

Необходимо проводить различие между единой схемой ответственности, применяемой к операциям "от двери до двери", и конвенциями, регулирующими наземные перевозки.

Единая схема ответственности может быть отменена лишь в случае принятия международной конвенции в качестве закона, регулирующего наземные перевозки, которая применяется лишь к наземному этапу в рамках договора морской перевозки, если утрата или повреждение происходят исключительно в ходе наземной перевозки груза. Это означает, что, если повреждение произошло на нескольких этапах перевозки или если нельзя установить, где оно произошло, единый режим ответственности будет иметь приоритет в течение всего сквозного периода перевозки "от двери до двери".

7. Какие преимущества, если таковые имеются, вы видите в применении единообразного режима ответственности как к наземному, так и к морскому транспорту в смешанной перевозке?

БОЛИВИЯ

Если бы это было возможно, преимущество состояло бы в том, что пользователь будет иметь упрощенную процедуру для определения ответственности в целях предъявления иска.

КОЛУМБИЯ

Режим смешанных перевозок предусматривает, что оператор смешанных перевозок принимает на себя всю ответственность с момента получения груза до момента его сдачи грузополучателю. Таким образом, в случае какого-либо повреждения или утраты груза единственным лицом, несущим ответственность перед грузополучателем, должен быть оператор смешанных перевозок, который заключил соответствующий договор. Следовательно, преимущество является значительным, поскольку ответственность перед грузополучателем за повреждение или утрату груза несет только один оператор.

ЭКВАДОР

Режим смешанных перевозок предусматривает, что оператор смешанных перевозок берет на себя всю ответственность за перевозку, и создает единый режим ответственности. Это облегчает международные перевозки, поскольку любой иск владельца груза предъявляется оператору смешанных перевозок, который, со своей стороны, должен предъявить иск в отношении повреждения к тому виду перевозки, во время которой оно произошло, в соответствии со своим внутренним законодательством.

ВЕНЕСУЭЛА

Преимущество состоит в том, что, хотя деятельность наземного транспорта регулируется целым рядом конвенций, таких как КДПП, наземный этап включается во многие договоры морской перевозки. Поэтому было бы более практично применять еди-

ную схему ответственности ко всем этапам перевозки "от двери до двери", используя единообразный и согласованный режим, который охватывал бы различные виды транспорта.

8. Какие проблемы в настоящее время являются распространенными, если таковые имеются, в результате существующей системы режимов ответственности в отношении перевозки грузов "от двери до двери"?

БОЛИВИЯ

Проблема состоит в том, что для предъявления иска пользователь должен знать множество процедур, а у оператора есть много возможностей найти способ избежать ответственности.

КОЛУМБИЯ

Невозможность установить, в какой момент и на каком этапе перевозки могло произойти повреждение или утрата.

ЭКВАДОР

Тот факт, что владелец груза должен предъявить иск о повреждении к конкретному виду транспорта, на этапе которого произошло такое повреждение, в соответствии с режимом ответственности, применимым к данному виду транспорта.

ВЕНЕСУЭЛА

Единая схема ответственности могла бы стать основой для нового единого глобального режима, регулирующего морские перевозки на условиях, которые отвечали бы требованиям торговли и современных технологий. Это предполагает, что любой новый режим должен охватывать все этапы перевозки.

Поэтому единую схему ответственности необходимо приспособить к реалиям современной торговли; она должна охватывать весь период, в течение которого груз был на попечении перевозчика, независимо от того, находится ли он в порту или на суше, и устанавливать правила, применимые к видам транспорта, дополняющим те, что используются для морской перевозки грузов.

9. Видите ли вы какие-либо преимущества для отрасли, если грузовладельцы или их страховщики получают возможность предъявлять иск непосредственно к субподрядчику перевозчика, который выдает коносамент, за повреждение или утрату, произошедшие в то время, когда груз находился на попечении субподрядчика?

БОЛИВИЯ

Это было бы преимуществом скорее для оператора, чем для пользователя, поскольку повреждение, независимо от того, является ли оно результатом небрежности, причинено операторами, заключившими договор субподряда в отношении определенного этапа перевозки. Иными словами, большинство повреждений происходит во время транспортной обработки груза, а не в ходе самой перевозки. Однако важно учитывать, что надежность и качество обслуживания, предлагаемого оператором, зависят от деловых качеств агентов и субподрядчиков, которых он выбирает для оказания таких услуг.

КОЛУМБИЯ

Мы не видим никаких преимуществ, поскольку, как правило, ни грузоотправитель, ни грузополучатель не влияют на договор с субподрядчиком и не являются его уча-

стниками, и поэтому по закону они не могут предъявить субподрядчику какие-либо иски.

ЭКВАДОР

Нет, потому что оператор смешанной перевозки берет на себя всю ответственность, и для собственника груза легче предъявить свой иск к оператору смешанной перевозки, чем к какому-либо лицу, отвечающему за тот или иной вид транспорта в цепи перевозки.

ВЕНЕСУЭЛА

Преимущество состоит в том, что могут быть сокращены расходы и удастся избежать многочисленных исков.

10. Просьба воспользоваться настоящей возможностью и указать, есть ли у вас какие-либо другие замечания или соображения относительно документа, проект которого в настоящее время разрабатывает ЮНСИТРАЛ.

БОЛИВИЯ

Без комментариев.

КОЛУМБИЯ

Если учесть, что режимы ответственности, которые документ ЮНСИТРАЛ призван объединить и усовершенствовать, предусматриваются Гаагскими, Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, то этот документ должен регулировать лишь морские перевозки "от двери до двери".

Важно, чтобы для морских перевозок был единый режим ответственности.

ЮНКТАД завершает исследования по унификации правил смешанных перевозок.

Следует конкретно указать, что проект документа ограничивается перевозками "от двери до двери", иначе, если было бы признано, что смешанные перевозки эквивалентны перевозкам "от двери до двери", в рамках этого же документа пришлось бы регулировать и смешанные перевозки. Это потребует много времени и расходов и будет иметь далеко идущие последствия, тем более что на сегодняшний день попытки выработать единообразные правила пока не увенчались успехом, за исключением Андского сообщества, где действуют общие правила в этой сфере.

В испанский текст статьи 5.3, который гласит "...el transportista puede negarse a descargar, o puede descargar, destruir or ..." ("...перевозчик может отказаться производить выгрузку или может выгрузить, ликвидировать или..."), следует внести поправку в следующей редакции: "el transportista puede negarse a cargar, o puede descargar, destruir o..." ("... перевозчик может отказаться производить погрузку или может выгрузить, ликвидировать или...").

В отношении статьи 6.3 "Ответственность исполняющих сторон" следует добавить примечание, поясняющее, что перевозчик, исполняющие стороны и их агенты несут солидарную ответственность.

Если нам удастся дойти до статьи 15 "Общая авария", то это положение следует исключить из проекта по тем же причинам, которые были приведены в отношении пункта а) статьи 6.1.2. Более того, поскольку данный документ является соглашением, не относящимся к категории публичных договоров, с правовой точки зрения бы-

ло бы неправильным подразумевать наличие у этого документа столь высокого статуса.

Следует также отметить, что срок давности для возбуждения судебного разбирательства против морского перевозчика должен соответствовать положениям Гамбургских правил, то есть составлять максимум два года для возбуждения любого судебного разбирательства.

ЭКВАДОР

Документ ЮНСИТРАЛ должен регулировать морские перевозки "от двери до двери", поскольку режим ответственности, который, как предполагается, должен применяться – Гаагские, Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила, – устанавливает ответственность только для морских перевозок, а также поскольку другие виды перевозок регулируются своими собственными юридическими процедурами.

Цель должна заключаться в установлении единого режима ответственности, объединяющего все существующие режимы, ибо любая другая ситуация создает правовую неопределенность в международной торговле, существующую, в частности, в настоящее время.

Для этого были сформулированы следующие рекомендации:

1. Сфера применения. – Роль перевозчика в случае перевозки "от двери до двери" должна состоять в том, чтобы взять на себя всю ответственность за договор перевозки, поскольку это единственный способ, благодаря которому лицо, несущее ответственность, может быть полностью установлено и доступно.

2. Субъект ответственности. – Перевозчик и его агент должны нести солидарную ответственность, если этот агент участвует в одном из этапов перевозки. Коммерческие агенты будут освобождены от такой ответственности.

3. Режим ответственности. – Поскольку ошибку в судовождении следует исключить в качестве одного из оснований для освобождения от ответственности перевозчика, следует также исключить положение в проекте документа, позволяющее ссылаться на ошибку в судовождении как на основание для освобождения от ответственности.

3.1 В отношении ошибки в судовождении и работы лоцмана рекомендуется также не относить к числу исключений случаи вмешательства лоцмана, поскольку это представляло бы собой своего рода ошибку в судовождении в качестве исключения. Точно так же нельзя допускать снятие ответственности ни с перевозчика, ни с лоцмана.

3.2 В случае пожара должно быть ясно, что ответственность должен взять на себя перевозчик, но при этом требуется доказать наличие причин, выходящих за пределы его контроля.

3.3 Следует сохранить предполагаемый вариант частичной ответственности перевозчика, согласно которому перевозчик, в принципе, несет ответственность в полном объеме.

4. Пределы ответственности перевозчика. – В отношении пределов ответственности перевозчика в проекте документа излагается надлежащая основа, и единственный вопрос, который следует проанализировать, заключается в том, установлены ли

эти пределы на достаточном уровне. В связи с этим предлагается сохранить критерии, предусмотренные в Гаагско-Висбийских правилах, но предоставить перевозчику возможность выбрать законодательство страны начального этапа перевозки, если уровень предела выше.

5. Юрисдикция. – В проекте документа не содержится никаких правил относительно юрисдикции. Поэтому следует включить правила для определения компетенции судов и трибуналов в месте назначения груза.

6. Арбитраж. – Как представляется, существует предположение о том, что арбитры или арбитражные органы в месте назначения груза должны обладать юрисдикцией, но что стороны должны по-прежнему пользоваться свободой договора, позволяющей им обращаться в арбитраж, при условии, что такая договоренность достигнута после наступления событий, ставших причиной спора.

7. Электронная связь. – Очевидно, что нужно включить положение, согласно которому договоры морской перевозки могут также заключаться с помощью электронных средств, с тем чтобы регулирование договоров перевозки было единообразным независимо от того, заключены ли эти договоры в письменной форме или с использованием электронных средств. Аналогичным образом было предложено слово "изображения" в проекте заменить фразой "средства или записи", чтобы это соответствовало правильной международной терминологии.

7.1 Было также предложено регистрировать электронную подпись в компетентных органах для обеспечения правовой защищенности документов, выдаваемых в электронной форме. В этом отношении следует также отметить, что электронная подпись электронной записи должна отвечать требованиям конфиденциальности, целостности, подлинности и недопустимости отказа от направленной информации.

Выводы

а) ЮНСИТРАЛ и Международный морской комитет подготовили проект документа о перевозке "от двери до двери", в котором рассматривается вопрос о том, как заменить перевозки "от порта до порта", и устанавливается ответственность за такие перевозки на основе как Гаагско-Висбийских, так и Гамбургских правил, расширяется значение перевозки "от двери до двери" с целью включения смешанных перевозок и сводятся в единый документ правила морской перевозки грузов, перевалки, в случае необходимости, с использованием дорожного или железнодорожного транспорта, включая вспомогательные операции в транспортной цепи во время как погрузки, так и разгрузки, а также электронной передачи данных.

Целями этого проекта являются упрощение документации и унификация всего правового режима в отношении ответственности за перевозку грузов, что, очевидно, будет благоприятствовать внешней торговле и приведет к значительному сокращению расходов. Тем не менее следует иметь в виду, что такой обширный и всесторонний документ вызовет большие споры как до его принятия, так и после него, когда нужно будет обеспечить ратификацию или присоединение, поскольку в нем затрагиваются многие вопросы. Это подчеркивает трудность достижения единообразия во всех этих областях с помощью международного соглашения.

б) В отношении установления более сбалансированного и справедливого распределения рисков и ответственности между перевозчиком и грузоотправителем по

договору новые правила международной перевозки грузов должны касаться исключительно пересмотра Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил.

Поэтому следует пересмотреть Конвенцию Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, чтобы привести ее в соответствие с нынешней ситуацией в области морских перевозок.

с) Международные смешанные перевозки должны рассматриваться как таковые и по-прежнему регулироваться законодательством Андского сообщества, обеспечившим дополнительную правовую основу.

ВЕНЕСУЭЛА

Для целей данной работы следует принять во внимание документы, которые в настоящее время действуют в Венесуэле и применяются к водному транспорту: Решение № 331 с поправкой, внесенной Решением № 393 Совета соглашения Картахены (Андское сообщество) о смешанных перевозках, которое применяется к международным смешанным перевозкам, когда место получения или сдачи груза находится в государстве – члене Андского сообщества. В основу этого решения положена предусмотренная в Гамбургских правилах система ответственности, которая, в свою очередь, основывается на презумпции виновности. Тем не менее, когда установлено, что повреждение произошло в ходе морского этапа или на внутреннем водном пути, применяется ряд оснований для освобождения от ответственности, схожих с теми, которые предусмотрены в Гаагских правилах, однако освобождение от ответственности на основании ошибки в судовождении или пожара исключено.

В проекте устанавливается режим ответственности, объединяющий режимы, предусмотренные в Гаагских и Гамбургских правилах. По существу, в статье 5 проекта на перевозчика возлагается ряд обязательств, относящихся главным образом к погрузке и перевозке груза и сдаче его в месте назначения. Они также касаются обязательства заботиться о грузе на различных этапах перевозки и, наконец, принимаемых перевозчиком мер ("надлежащая осмотрительность") по обеспечению мореходности судна.

Отмечается, что обязательства сформулированы в утвердительной форме, как в Гаагских правилах. Формулировки аналогичны, хотя, возможно, и несколько более четкие. Мы отмечаем, что пока еще не решено, должно ли требование об обеспечении мореходности судна применяться лишь до рейса и в его начале или это обязательство продолжает действовать во время рейса.

Мы разделяем мнение о том, что обязательство по обеспечению мореходности судна следует сохранить в том виде, как оно предусмотрено в Гаагских правилах; иными словами, это – обязательство, которое должно выполняться перед рейсом и в самом его начале. Несмотря на наличие Международного кодекса по управлению безопасностью и требований относительно безопасности судоходства, это обязательство было бы очень трудно выполнить, если бы оно действовало на протяжении всего морского рейса.

С другой стороны, в статье 6 проекта устанавливается режим ответственности, основывающийся на презумпции виновности перевозчика в случае повреждения, утраты груза или задержки в его сдаче: перевозчик признается ответственным до тех пор, пока он не докажет, что обстоятельства, вызвавшие утрату или повреждение, воз-

ники не в результате его небрежности или небрежности исполняющей стороны [статья 6.1.1, пункт а) варианта 1].

Эта часть проекта основывается на статье 5.1 Гамбургских правил, хотя эти два положения неидентичны.

В то же время в проекте (статья 6.1.2) излагается ряд обстоятельств, которые, если они будут доказаны перевозчиком, устанавливают презумпцию отсутствия вины со стороны перевозчика и освобождают перевозчика от ответственности. Этот перечень из 11 оснований для освобождения от ответственности содержит некоторые незначительные отклонения от перечня, содержащегося в Гаагских правилах, и мы без колебаний согласны с этим.

Следует подчеркнуть, что в рамках режима, предусмотренного Гаагскими правилами, рассматриваемые обстоятельства приводятся в качестве оснований для освобождения перевозчика от ответственности, в то время как в проекте документа они рассматриваются как создающие презумпцию отсутствия вины со стороны перевозчика в качестве прямого освобождения от ответственности.

Мы считаем, что было бы целесообразным тщательно изучить правовые последствия этого измененного положения [в частности, поскольку наш новый закон о морской торговле (статья 206) основывается на Гаагских правилах], предусматривающего, что изложенные в нем обстоятельства являются основаниями для освобождения от ответственности. В ходе анализа следует принять во внимание тот факт, что в проекте устанавливается ряд обязательств, которые перевозчик должен выполнить, и презумпция виновности в случае повреждения, утраты или задержки. Поэтому создание новой противоположной презумпции в тех случаях, когда обстоятельства, указанные в статье 6.1.2, доказаны, представляется слишком сложным и трудным для применения в нашей правовой системе.

Мы хотели бы отметить, что в том, что касается конечных обязательств, изложенных в статье 6.1.1, в Венесуэле перевозчик будет освобожден от ответственности, если предоставит доказательство не связанной с ним посторонней причины, что равнозначно представлению доказательства выполнения договорных обязательств (статья 5 проекта) и доказательства того, что повреждение, утрата или задержка были вызваны одним из оснований для освобождения, предусмотренных в статье 6.1.2 проекта.

В силу этого мы считаем, что основания для освобождения от ответственности следует рассматривать не как презумпцию в пользу перевозчика, а как реальную причину для освобождения от ответственности.

В проекте также содержится статья в квадратных скобках (статья 6.1.2), которая предусматривает прямое освобождение от ответственности (а не презумпцию отсутствия вины) на основании ошибки в судовождении (ошибка капитана, команды или лоцмана в судовождении или управлении судном) и исключения в отношении пожара.

Как указывается в пояснительном тексте, предложение в квадратных скобках является причиной серьезных разногласий между сторонниками той или иной позиции.

В 1996 году Венесуэла как член Андского сообщества предпочла исключить ошибку в судовождении и пожар из числа оснований для освобождения от ответственности; это нашло свое отражение в Решении № 393, которое имеет приоритет в международной области в случаях, относящихся к смешанным перевозкам.

Однако в ходе консультаций, состоявшихся в Венесуэльской ассоциации морского права, Ассоциация высказалась в поддержку включения ошибки в судовождении и пожара в число оснований для освобождения перевозчика от ответственности. В свете сказанного нам следует подробнее рассмотреть вопрос о целесообразности заключения соглашения, предусматривающего подобные исключения. В случае принятия такого соглашения в Решение № 393 следует внести поправку с целью приведения его в соответствие с положениями соглашения.

Статья 6.1.4 проекта заключена в квадратные скобки. Эта статья касается случаев, когда повреждение, утрата или задержка произошли отчасти по вине перевозчика и отчасти в результате события, за которое перевозчик не должен нести ответственность, и основывается на предположении о том, что перевозчик будет нести ответственность лишь в той мере, в какой его вина способствовала повреждению, утрате или задержке в сдаче.

По нашему мнению, это положение принимать не следует, поскольку в тех случаях, когда перевозчик не выполняет своего обязательства перевезти и сдать груз, он должен нести ответственность за все причиненное повреждение. Такая система предусмотрена в нашем законодательстве.

Следует указать, что этот проект положения основывается на статье 5.7 Гамбургских правил и что включение такого положения в эти правила вполне понятно, поскольку предусматриваемый в нем режим ответственности является очень строгим. Однако в том, что касается проекта документа, положение иное, так как в нем предусматривается режим, являющийся более гибким и благоприятным для положения перевозчика.

Электронная торговля

На Ассамблее Международного морского комитета в Сингапуре было решено, что Международному подкомитету следует работать над подготовкой проекта правил, которые будут включать принципы и положения, содействующие электронной торговле. Составленный в мае предварительный проект был рассмотрен Рабочей группой по электронной торговле, и в проект документа включены положения, рекомендованные этой Группой.

Данный проект документа должен применяться ко всем договорам перевозки, в том числе и к тем, которые заключены в электронной форме. Для достижения этой цели в проекте документа обеспечивается нейтральный подход с точки зрения носителей информации и применяемых технологий. Это означает, что его следует применять в отношении всех видов систем, а не только систем, основанных на реестре, например таком, как Коносамент для Европы (БОЛЕРО). Он должен применяться и к системам, действующим в закрытой среде (таким, как внутренняя сеть), и к системам, действующим в открытой среде (таким, как Интернет). Следует также позаботиться об обеспечении того, чтобы проект документа не ограничивался технологией, используемой в настоящее время, учитывая, что развитие технологий осуществляется быстрыми темпами и что технологии, которые сегодня представляются невозможными, вероятно, уже планируются программистами компьютерных систем (в области программного обеспечения).

Одной из целей данного проекта документа является устранение "бумажного препятствия" на пути электронных сделок за счет принятия соответствующих принципов Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле 1996 года.

Одним из путей достижения этой цели является простая разработка определения термина "документ", которое включало бы информацию, записанную или архивированную на любом носителе. Сюда входила бы информация, хранящаяся в электронной форме, как если бы она была написана на бумаге. Некоторые считают, что это наилучшее решение, однако, поскольку все еще существует широко распространенное мнение о том, что "документ" означает бумажную форму, в целях содействия заключению договоров с использованием электронных средств или заключению договоров, засвидетельствованных сообщениями, передаваемыми при помощи электронных средств, использовались различные термины. В качестве сравнительно нейтрального было выбрано выражение "электронная запись". Подходящим признан термин "договорные условия"¹, который можно легко применить в отношении особых условий, изложенных в транспортном документе или в электронной записи.

В главе 2 содержатся общие правила, касающиеся согласия. Это означает, во-первых, согласие на выдачу и использование электронной записи и, во-вторых, когда выдан транспортный документ, переданное или выраженное с применением электронной связи согласие обмениваться информацией и уведомлениями, о которых говорится в статьях 6.9.1 и 6.9.2. Имеется также статья, охватывающая случаи, когда стороны предпочитают заменить электронную запись бумажным документом или наоборот. Это разрешается только по взаимному согласию и при соблюдении строгих условий. Такая проблема упоминается в Правилах ММК в отношении электронных коносаментов. Наконец, в главе 2 содержатся правила процедуры, которые должны быть согласованы и включены в условия договора, приведенные в оборотной электронной записи. Какой-либо общепринятой практики, единообразия или преобладающей системы по этому вопросу нет. Поэтому такие правила необходимы, что позволит обеспечить отсутствие неправильного понимания относительно либо передачи электронных записей, либо мер, необходимых для получения поставки в качестве держателя электронной записи.

Проект документа содержит предложение о том, что обращаемость может быть достигнута и обеспечена электронным методом. Идея исключительного контроля над электронной записью должна соответствовать идее обращаемости. Такое соответствие, несомненно, равносильно фактическому наличию листа бумаги. Таким образом это положение приравнивает электронные записи к транспортным документам и включено именно по этой причине; оно также уравнивает оборотные транспортные документы с электронными записями. Было признано, что разное толкование обращаемости в рамках различных юрисдикций могло бы сделать невозможным определение того, можно ли в настоящее время в рамках всех юрисдикций считать, что электронная запись способна охватить то, что понимается под фактической обращаемостью. Однако, учитывая быстрое развитие национальной и международной электронной торговли и законодательства об электронной торговле, направленного на обеспечение равноправия между электронными средствами и бумажными документами, эти правила были сочтены приемлемыми.

Одно из рассмотренных мнений и соображений заключалось в том, что оборотные документы ни в бумажной форме, ни в форме электронной записи больше не нужны и что в любом случае основное внимание в договоре перевозки без документации должно уделяться передаче прав (права принять поставку или права на распоряжение

¹ Термин "договорные условия" переводится как "condiciones del contrato", хотя его можно также перевести как "clausulada del contrato", "cláusulas específicas del contrato" или "cláusulas especiales del contrato".

грузом). В отношении первого момента такое мнение основывается на том, что финансированию воздушного транспорта в любой форме препятствует использование авиагрузовых накладных. Упомянулась также распространенность sea waybills (морских накладных)². Тем не менее, несомненно, существует много рынков, на которых используются оборотные документы. Проект документа должен обеспечивать, чтобы ничто не препятствовало использованию электронных записей для засвидетельствования таких договоров перевозки в будущем. В документе также четко устанавливается, что передача прав в договорах перевозки может осуществляться в электронной форме.

Эти правила соответствуют Типовым законам ЮНСИТРАЛ об электронной торговле (1996 год) и электронных подписях (2001 год), которые в определенной мере создали основу для венесуэльского Закона о сообщении данных и электронных подписях. Лишь в случае признания действительности документов, переданных электронными средствами, появится возможность преодолеть правовые препятствия на пути электронной торговли в тех странах, где записи традиционно имеют письменную бумажную форму, например, в Венесуэле. Поэтому Венесуэла одобряет содержащиеся в проекте документа правила электронной торговли.

В. Андское сообщество (ПЕРУ)

[Оригинал: английский]

Мы подтверждаем получение вопросника, подготовленного Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в отношении проекта документа, который предусматривает регулирование международных перевозок грузов.

Более того, Перуанская генеральная дирекция водного транспорта готова изложить свое мнение по каждому из предложенных вопросов.

1. Считаете ли вы, что было бы полезно иметь единую схему ответственности, применимую к перевозкам "от двери до двери", предусматривающим морской этап?

Принимая во внимание, что перевозки "от двери до двери" быстро распространяются и в ближайшем будущем станут основной формой транспортировки грузов, мы считаем, что было бы желательно и полезно иметь единую схему ответственности. Однако мы считаем, что данный проект связан с вопросами, регулируемые рядом конвенций, которые еще не приняты многими странами. Поэтому было бы нереально рассчитывать на консенсус.

2. Если так, то почему?

Как отмечалось выше, мы считаем, что в предлагаемом проекте документа поставлены слишком широкие задачи, поскольку в одном-единственном документе предусматриваются положения слишком многих конвенций. Это практически полностью исключает возможность его принятия странами.

В частности, проект охватывает вопросы, касающиеся ответственности судовладельцев за грузы на судах, что в настоящее время регулируется главным образом Гааг-

² Этот термин приводится на языке оригинала (английском), поскольку трудно дать определения терминам "авиагрузовая накладная" и "морская накладная". Однако их можно было бы перевести как "необоротные воздушные и морские транспортные документы".

скими, Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами. В отношении только этого вопроса отсутствует консенсус в нашей стране и/или внутри Андского сообщества.

Кроме того, этот проект охватывает новые вопросы, которые не были включены в вышеупомянутые правила, например вопросы, касающиеся электронных коносаментов и общей аварии.

Далее, режимы ответственности за перевозку "от двери до двери" предусматривают включение режима наземной перевозки, который обычно регулируется местным законодательством.

Мы хотим предложить воспользоваться "двойным" подходом профессора Уильяма Тетли (<http://tetley.law.mcgill.ca/unctad>): А) быстрый путь, предусматривающий принятие новой конвенции "от порта до порта", которая могла бы сочетать положения Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил и сохранить баланс между интересами грузоотправителей и перевозчиков. Она распространялась бы на морской этап перевозки, который регулируется международным правом; и В) медленный путь в отношении наиболее противоречивых вопросов, который базировался бы на факультативном подходе для государств, охватывая только внутренние перевозки, обычно регулируемые местным законодательством.

3. Должны ли одни и те правовые нормы применяться ко всей перевозке грузов, как наземной, так и морской?

Да. Принятие единых международно-правовых норм, регулирующих всю транспортировку грузов в целом, крайне желательно, поскольку это придаст определенность праву, будет способствовать торговле, обогатит судебную практику, поможет сократить судебные издержки и т.д.

Однако, как уже отмечалось в предыдущих пунктах, данный проект ставит слишком широкие задачи и некоторые вопросы, такие как наземная транспортировка грузов, обычно регулируются местным законодательством. Таким образом, из-за невозможности убедить страны не применять свои собственные внутренние законы заключение такой конвенции окажется, скорее всего, невозможным. Но существует возможность, что истцы и/или ответчики смогут выбирать юрисдикцию и применимое право.

4. Должен ли тот же самый режим ответственности, который применяется к морскому перевозчику, распространяться на всех участников перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих?

Необязательно. Существуют определенные риски, которые характерны для морских перевозок и отсутствуют в наземных перевозках, и наоборот. Поэтому ответственность не должна измеряться в соответствии с одним и тем же правилом.

Однако вопросы ответственности, как и расчеты суммы возмещения ущерба, могли бы применяться ко всем из них, и консенсус по таким вопросам мог бы оживить торговлю благодаря определенности правового режима. По крайней мере, в некоторых аспектах, таких как сокращение судебных издержек и знание проблем такого же или аналогичного характера, которые уже решены в других странах. Это позволит пользователям с большей уверенностью применять эту систему.

5. Должны ли участники перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих, быть ответчиками по прямым искам со стороны грузовладельцев или их страховщиков при едином смешанном режиме за повреждение, причиненное конкретным участником?

Да. Однако это остается добровольным выбором истца и не должно быть обязательным. Истец должен иметь право выбора – или предъявлять иск непосредственно к перевозчику, при этом последний может предъявить иск к субподрядчику в порядке суброгации, или субподрядчику, если ясно, что повреждение или утрата произошли в течение периода, когда груз находился на попечении такого субподрядчика, или им обоим.

6. Если существующие конвенции применимы к наземному транспорту, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), должны ли эти конвенции по-прежнему регулировать ответственность наземного перевозчика, когда такой наземный перевозчик участвует в морской и наземной перевозке грузов, или при определенных обстоятельствах на него должен распространяться такой же режим ответственности, как и на морского перевозчика?

Желательно, чтобы на наземного перевозчика распространялся такой же режим ответственности, как и на морского перевозчика, хотя некоторые из их рисков не могут быть распределены. Однако, как уже говорилось, сведение в одну конвенцию всех вопросов вряд ли получит одобрение большинства стран конвенций, и пока конвенции должны оставаться самостоятельными. Этому мог бы способствовать предложенный двойной подход.

7. Какие преимущества, если таковые имеются, вы видите в применении единообразного режима ответственности как к наземному, так и к морскому транспорту в смешанной перевозке?

Главным и очевидным преимуществом является то, что такой режим был бы доступнее для понимания многими его пользователями. Это обеспечит более глубокое понимание и более тщательную разработку законов, а также снижение судебных издержек. Это приведет к укреплению доверия к системе и будет способствовать общему развитию торговли.

8. Какие проблемы в настоящее время являются распространенными, если таковые имеются, в результате существования системы режимов ответственности в отношении перевозок грузов "от двери до двери"?

В таких странах, как наши, главным образом именно путаница в представлении грузовладельцев о применимых правовых нормах и режимах ответственности мешает пользователям взыскивать возмещение с перевозчиков и предъявлять к ним иски. Однако это не единственная проблема; местные судьи не специализируются в вопросах морского права и/или перевозок и не следуют принятым международным конвенциям. Это приводит к еще большей путанице не только для грузовладельцев, но и для перевозчиков, и в результате такой неопределенности происходит удорожание торговли.

9. Видите ли вы какие-либо преимущества для отрасли, если грузовладельцы и их страховщики получают возможность предъявлять иск непосредственно к субподрядчику перевозчика, который выдает коносамент, за повреждение или утрату, произошедшие в то время, когда груз находился на попечении субподрядчика?

Да. Это, вероятно, могло бы снизить издержки и в результате повысить эффективность торговли. Если субподрядчик мог бы выступать ответчиком за повреждение или утрату груза, произошедшие в период нахождения груза на его попечении, грузовладельцы и их страховщики будут, прежде всего, иметь возможность найти альтернативные методы разрешения спора для урегулирования претензии; это было бы удобно для всех сторон без необходимости выступать в качестве ответчика в том случае, если ответственность перевозчика установлена судом надлежащей юрисдикции или арбитражным судом. Ясно, что это позволит сократить судебные издержки.

К тому же грузовладелец или страховщик в некоторых случаях могли бы посчитать более удобным обращение в местный суд, а не подавать иск против иностранной компании. Поскольку количество исков уменьшится, в конечном счете все смогут получить более высокое возмещение благодаря снижению издержек и сокращению судебных разбирательств и переговоров.

Однако, как указывалось выше, этот вопрос должен решать сам истец.

10. Просьба воспользоваться настоящей возможностью и указать, есть ли у вас какие-либо дополнительные замечания или соображения относительно документа, проект которого в настоящее время разрабатывает ЮНСИТРАЛ?

Мы согласны с тем, что это будет хороший и нужный документ. Однако мы полагаем, что нереалистично было бы рассчитывать на успех, поскольку многие страны не смогут его ратифицировать. Изъятие из проекта некоторых сложных вопросов позволит конвенции добиться успеха, хотя для достижения желаемого результата необходимо провести еще немало обсуждений. Поэтому мы считаем, что следует придерживаться двойного подхода.

III. Дополнительные заявления и предложения в связи с подготовкой проекта документа

A. От государств

1. Малайзия

[Оригинал: английский]

Просьба обратить внимание на то, что данные замечания не являются окончательными, поскольку Малайзия еще не получила некоторых из соответствующих документов.

i) Транспортные операции "от порта до порта" (международная морская перевозка грузов) НЕ МОГУТ быть приравнены к транспортным операциям "от двери до двери" и расширены до них. Это разные операции, и к ним надо подходить по-разному с учетом их различного статуса и режимов наземного транспорта, а также законодательства разных стран, особенно тех, которые не являются участниками конвенций. Следует признать возможные проблемы, связанные с распространением правил, регулирующих морской транспорт, особенно для развивающихся стран.

ii) С учетом довольно ограниченного числа стран, являющихся участниками конвенций, намерение представить разрабатываемый международный документ в качестве международного договора является довольно преждевременным и необос-

нованным, и было бы лучше, если бы Организация Объединенных Наций предложила его в качестве международной конвенции.

В. От межправительственных организаций

1. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

[Оригинал: английский]

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Комитет по морскому транспорту (КМТ) организовал проведение практикума по вопросу о режимах ответственности за груз, с тем чтобы способствовать модернизации действующих режимов и внести некоторую дополнительную ясность в отношении шагов в целях установления нового режима, который мог бы найти более широкую поддержку среди правительств и представителей отрасли. Выражалась надежда, что эта инициатива со стороны ОЭСР не приведет к дальнейшему увеличению числа режимов, а скорее поможет сближению взглядов по вопросу о дальнейшей гармонизации международной практики.

Подход, принятый при подготовке этого практикума, заключался в том, чтобы пригласить консультанта, который проанализировал бы существующие режимы и выделил те вопросы, которые все еще вызывают значительные разногласия среди различных сторон, затронутых этими режимами. Подготовленный этим консультантом документ, который лег в основу обсуждения на практикуме, содержится на веб-сайте:

<http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/index.htm>

ПРАКТИКУМ

Практикум КМТ состоялся 25–26 января 2001 года, и в нем приняли участие около 120 представителей правительств и отрасли из стран ОЭСР. Были также представлены некоторые межправительственные учреждения, интересующиеся вопросами ответственности за груз.

Практикум проводился под руководством г-на Альфреда Поппа, старшего советника по общим вопросам канадского департамента юстиции. В настоящее время г-н Попп является также председателем Юридического комитета ИМО.

Хотя участники практикума представляли свои правительства и организации, им было предложено выступить в личном качестве, поскольку практикум проводился просто с целью обмена мнениями по кругу проблем, выявленных консультантом, с тем чтобы определить, можно ли прийти к общей позиции, которая стала бы основой для проведения будущей дипломатической конференции по урегулированию некоторых из проблем, пока еще остающихся нерешенными.

Личные позиции участников не регистрировались, и все заявления были составлены на основе их обобщения. Поэтому результаты практикума необязательно отражают точки зрения правительств государств – членов КМТ или присутствовавших представителей отрасли.

Однако позиции, освещенные в данном отчете по итогам практикума, предлагаются вниманию заинтересованных сторон – правительствам, отрасли и международным организациям, – которые в будущем смогут рассмотреть вопрос о проведении в сво-

ей стране дипломатических конференций или об участии в них в целях обсуждения вопросов, связанных с ответственностью за груз.

И хотя результаты не являются обязательными для какой-либо из сторон, они, тем не менее, могут служить некоторым указанием в отношении тех мер, которые необходимо принять для разработки более комплексного и в целом приемлемого режима ответственности за груз. По меньшей мере они могут послужить основой для составления альтернативных текстов, которые в итоге будут отражать приемлемые компромиссные решения.

ВОПРОСЫ, ПО КОТОРЫМ НА ПРАКТИКУМЕ БЫЛО ДОСТИГНУТО ОБЩЕЕ СОГЛАСИЕ:

Вопрос А: Утрата по причине задержки

Было отмечено, что этот вопрос традиционно вызывал разногласия. Однако участники согласились с тем, что задержки должны регулироваться новым режимом, в соответствии с которым срок сдачи груза определяется специальными договорными условиями. Кроме того, следовало бы продумать вопрос о включении положений о задержке в сдаче в целом.

Вопрос В: Применение к различным транспортным документам

Любой новый режим должен распространяться не только на традиционные коносаменты, но и на другие необоротные договоры перевозки, за исключением чартеров.

Вопрос С: Применение к электронным и другим сделкам

Новый режим должен быть полностью совместим с современной электронной торговлей, включая Интернет.

ВОПРОС D: Признание исполняющего перевозчика и перевозчика по договору

В итоге была выражена позиция в пользу включения в новый режим понятия исполняющего перевозчика, но без отказа от права предъявлять иск к перевозчику по договору, а также от возможности перевозчика избежать ответственности в случае заключения субподряда с другим перевозчиком.

Однако была выражена обеспокоенность по поводу того, что определение исполняющего перевозчика, содержащееся в проекте ММК, может быть слишком широким, в то время как определение, содержащееся в Гамбургских правилах, обеспечивает более надежную основу.

Вопрос Е: Применение в отношении животных и палубных грузов

Животные

подавляющее большинство выступавших высказались против включения животных в новый режим из-за специфики этого груза. Однако было признано, что необходимо продолжить консультации как с перевозчиками, так и с грузоотправителями животных.

Палубные грузы

Не следует вводить специальные положения в отношении палубных грузов, если они содержатся в контейнерах, что соответствует действующей отраслевой практике. Проект документа должен охватывать контейнерные грузы при условии разъяснения

обязанностей и прав перевозчиков и грузоотправителей по договору по аналогии с Гамбургскими правилами.

Вопрос F: Применение режима как к ввозимым, так и к вывозимым грузам

Было широко поддержано предложение о том, что грузы, ввозимые в договаривающееся государство, должны подпадать под сферу действия, даже если порт происхождения находится не в договаривающемся государстве.

Вопрос K: Документация

Участники отметили, что этот вопрос носит технический характер и должен рассматриваться экспертами и что единственным имеющим отношение к делу вопросом является то, что информация относительно судна и груза, указанная в такой документации, должна быть полностью достоверной. В этой связи могут быть уместны некоторые замечания, сделанные в пункте I.

Вопрос L: Срок для уведомления об утрате или повреждении

По общему признанию, этот вопрос носит технический характер и может быть решен только на основе его обсуждения с практическими работниками, с тем чтобы какие-либо предельные ограничения отражали современную отраслевую практику.

Однако, по общему признанию, необходимо поддержать введение жестких предельных сроков, хотя было высказано мнение, что следует увеличить установленный Гаагско-Висбийскими правилами трехдневный срок в случаях, когда повреждение не является очевидным.

Вопрос M: Срок давности в отношении исков

В этом вопросе также была выражена широкая поддержка в отношении жестких сроков давности по аналогии с Гаагско-Висбийскими правилами, но с включением соответствующих положений относительно регрессных исков и с учетом положений, регулирующих приостановку и прекращение течения срока давности.

Вопрос N: Прямо предусмотренные положения об арбитраже или других формах урегулирования споров

В новом режиме должны предусматриваться положения, позволяющие сторонам соглашаться на урегулирование споров в арбитраже или в ином порядке.

Вопрос O: Место проведения судебного разбирательства

Было выражено твердое мнение, что истец должен располагать конкретным перечнем мест проведения судебного разбирательства или правилами о выборе места судебного разбирательства по аналогии с теми, что содержатся в Гамбургских правилах, при этом их можно было бы достаточно жестко сформулировать в целях ограничения рамок выбора.

Однако любой такой перечень должен быть тщательно изучен, с тем чтобы он учитывал смешанный характер перевозок, если они будут регулироваться новой конвенцией.

ВОПРОСЫ, ПО КОТОРЫМ СБЛИЗИЛИСЬ ПОЗИЦИИ УЧАСТНИКОВ ПРАКТИКУМА, НО НЕ БЫЛО ДОСТИГНУТО ОБЩЕЕ СОГЛАСИЕ

Вопросы G и H: Сфера применения режима, включая смешанные этапы

Наибольшее согласие было достигнуто в отношении того, что главным приоритетом нового режима должно быть более совершенное регулирование морского этапа перевозки.

Однако также было общепризнано, что в современной деловой практике смешанные перевозки становятся все более распространенными. Поэтому необходимо дополнительно рассмотреть вопрос о том, каким образом приспособить новый режим морских перевозок к другим видам транспортировки.

При любом таком расширении сферы применения режима необходимо полностью осознавать и учитывать возможность возникновения коллизий с другими международными конвенциями и национальными законами.

Не следует игнорировать и возможность решения этого вопроса посредством введения режима ответственности "за невыполнение обязательств", если существует неясность, какой режим должен быть применен.

Вопрос I: Распределение ответственности между перевозчиками и грузоотправителями по договору

Участники практикума пришли к широкому согласию относительно того, что предложенные консультантом критерии послужили хорошей основой для распределения ответственности. Эти критерии заключаются в следующем:

- a) распределение ответственности должно способствовать достижению целей государственной политики участников конвенции (например, развитие торговли, обеспечение безопасности на море и т. д.);
- b) оно должно обеспечить скорейшее принятие и единообразное применение документа во всем мире и особенно со стороны государств, занимающих лидирующее место в торговле и располагающих значительным торговым флотом;
- c) оно должно быть ясным и максимально определенным для толкования;
- d) оно должно обеспечивать эффективное и экономически оправданное распределение застрахованных рисков; и
- e) оно должно быть совместимо с режимами ответственности за груз, которые действуют в отношении других видов транспорта.

Кроме того, было достигнуто широкое согласие относительно того, что необходимо предусмотреть сбалансированное распределение ответственности, которое учитывает права и обязательства как перевозчиков, так и грузоотправителей по договору.

Общая направленность дискуссии свидетельствовала о том, что при таком балансе изъятие навигационной ошибки из оснований для освобождения от ответственности и других исключений может быть поддержано, хотя при этом были высказаны некоторые настороженные замечания в отношении возможных последствий такого изъятия.

Была выражена четкая позиция по поводу того, что сбалансированное распределение прав и обязательств как перевозчиков, так и грузоотправителей имеет важное значение.

ние также в аспекте безопасности и стабильности на море, особенно в отношении предотвращения аварий.

Кроме того, есть веские основания считать, что более строгое распределение ответственности по аналогии с положениями Гамбургских правил может в конечном счете получить поддержку, возможно, с перечислением конкретных оснований для освобождения от ответственности.

В любом случае должны быть предусмотрены обеспечивающие баланс обязательства грузоотправителей по договору в целях обеспечения того, чтобы существовала адекватная обязанность указания:

- a) особых свойств груза, имеющих отношение к их обработке и перевозке, и, в частности, любых опасных качеств и любых необходимых мер предосторожности; и
- b) того, что требует документация по отгрузке в соответствии с юридическими и административными нормами и что необходимо для сдачи груза грузополучателю в соответствии с договором перевозки.

Грузоотправители по договору должны нести ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные перевозчику или другим лицам:

- в результате неисполнения этих обязательств, или
- самим грузом по причине ошибки или небрежности грузоотправителя по договору.

Кроме того, следует уделить пристальное внимание вопросу о бремени доказывания.

Вопрос J: Пределы ответственности в денежном выражении

Вопрос о пределах ответственности в денежном выражении может быть решен только на дипломатической конференции.

До рассмотрения новых пределов ответственности в денежном выражении было бы желательно, чтобы выступающее организатором учреждение в рамках подготовки к дипломатической конференции поручило провести независимое исследование в отношении изменений в стоимости денег с тех пор, как были установлены предельные величины в Гаагско-Висбийских правилах.

Предложение об устранении пределов ответственности из расчета за место груза не получило широкой поддержки в ходе обсуждения, однако было признано, что этот вопрос может быть пересмотрен, если новый режим будет распространен на смешанные этапы.

Кроме того, было активно поддержано предложение о включении в новый режим положения, предусматривающего пересмотр пределов ответственности посредством "молчаливой поправки", возможно, на основе заимствования действующих положений других соответствующих конвенций.

Дополнительный вопрос

В ходе обсуждения на практикуме представители отрасли решительно поддержали вопрос о том, что в любой новой конвенции должен быть отражен принцип свободы договора. Тем не менее выступавшие представители правительств склонялись к тому, что унификация международного транспортного права может быть эффективной лишь в обеспечении минимальных или базовых стандартов, если положения, содер-

жащиеся в этих конвенциях, носят обязательный характер. Однако свобода договора может оказаться ограниченной лишь в тех случаях, когда применяются общие условия.

C. От неправительственных организаций, приглашенных Секретариатом

1. АССОЦИАЦИЯ АМЕРИКАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ААЖД)

[Оригинал: английский]

ЗАМЕЧАНИЯ ОТ ИМЕНИ АССОЦИАЦИИ АМЕРИКАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ³ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТА ДОКУМЕНТА О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Рабочая группа по транспортному праву, созданная Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), соберется 16 сентября 2002 года для рассмотрения предварительного Проекта документа о морской перевозке грузов (Проект документа). Предлагаемый Проект документа вносит значительные изменения в правовые нормы, касающиеся морской перевозки грузов, и в настоящее время предполагается, в частности, что его действие будет распространяться на внутренний этап транспортировки, осуществляемой по договору морской перевозки.

Железнодорожные компании США и Канады, являющиеся членами ААЖД, серьезно обеспокоены тем, что сфера применения Проекта документа распространяется на железнодорожные перевозки. В США и Канаде уже существует хорошо налаженная система, которая регулирует ответственность железнодорожных перевозчиков за утрату и повреждение транспортируемых грузов, а также права и обязанности как железнодорожных перевозчиков, так и грузоотправителей. Эта система была закреплена в законодательстве и получила развитие в судебной практике, а также в процессе толкования и применения законодательства со стороны регламентарного органа.

Основным принципом системы, действующей в США и Канаде в отношении железнодорожного транспорта в связи с морскими перевозками, является право каждого морского перевозчика заключать соглашение с железнодорожным перевозчиком, которое позволяет морскому перевозчику выбирать для своего груза тот уровень защиты, который представляется ему необходимым и желательным. (Еще одним важным элементом этой системы является то, что железнодорожные перевозчики конкурируют между собой, предлагая те или иные условия морскому перевозчику.) В этом отношении железнодорожный перевозчик имеет договорные отношения только с морским перевозчиком при перевозке контейнеров, перемещаемых по морю до или после железнодорожного этапа.

Исходное законодательство, устанавливающее ответственность железнодорожного перевозчика в отношении утраты и повреждения, кодифицировало нормы общего

³ Ассоциация американских железных дорог (ААЖД) является ассоциацией железных дорог, в которую входят все крупные железнодорожные компании по перевозке грузов Канады, Соединенных Штатов и Мексики, а также железнодорожные компании США по перевозке пассажиров в междугородных поездах, а также пригородных поездах.

права, согласно которым железнодорожный перевозчик является "общим перевозчиком" и как таковой несет ответственность в полном объеме за фактические убытки, причиненные им в результате утраты или повреждения груза или задержки в его доставке⁴. В соответствии с системой, применяемой в США и Канаде, железные дороги в качестве общего перевозчика должны транспортировать грузы, переданные на их попечение, соблюдая разумные требования. Кроме того, на основе законодательства США и Канады федеральное прецедентное право последовательно заменяет нормы общего права, а также предусмотренные законодательством штатов средства правовой защиты и основания для исков, такие как небрежность, мошенничество, введение в заблуждение по небрежности, передача груза под залог и нечестное ведение дел.

Принятые впоследствии законы США и Канады предоставили железным дорогам возможность заключать такие договорные отношения с грузоотправителями, которые позволяли менять обязательства общих железнодорожных перевозчиков по сравнению с установленными в законодательстве. Стороны договора перевозки могли установить такие условия в отношении ответственности, которые, в частности, предусматривали более короткие сроки для предъявления исков и меньший объем ответственности по сравнению с тем, который предусматривался в законе. В той мере, в какой железнодорожный перевозчик соглашается перевезти груз в соответствии с договором перевозки, ответственность железнодорожного перевозчика (которая может быть, в качестве альтернативы, полной ответственностью "общего перевозчика") определяется договором между железной дорогой и морским перевозчиком.

Таким образом в железнодорожной отрасли США и Канады сложилась практика, в соответствии с которой с морскими перевозчиками заключаются договоры, называемые "циркулярами". Эти договоры неодинаковы, в зависимости от перевозчика, но, как правило, они определяют пределы ответственности, устанавливают основания для освобождения от ответственности и содержат положения, касающиеся процедур регистрации утраты или повреждения, место возникновения которых не установлено, а также предусматривают возможность альтернативного применения условий полной ответственности "общего перевозчика". Такие договоры также могут предусматривать другие условия, касающиеся ответственности, прав и обязательств, запрещенных товаров и оборудования и требований грузоотправителя. Кроме того, в железнодорожные циркуляры, регулирующие перевозку контейнеров, транспортируемых морем до или после железнодорожного этапа, включаются условия, предусматривающие пределы ответственности, установленные в договоре перевозки или коносаменте между морским перевозчиком и грузоотправителем. Смешанные перевозчики (то есть морские перевозчики) в настоящее время имеют возможность принимать положения этих "циркуляров" или заключать договор, предусматривающий свои особые правила и расценки, соответствующие индивидуальным потребностям.

Важнейшей чертой договорных отношений на основании как циркуляра, так и индивидуального контракта является то, что претензия за утрату или повреждение груза может быть предъявлена к железной дороге только морским перевозчиком, поскольку железные дороги не имеют договорных отношений с какой-либо другой стороной в цепочке перевозки, в том числе с грузоотправителем. Эти договоры предусматривают также место и юрисдикцию судебного разбирательства, что ограничивает возможность предъявления исков за ущерб к железнодорожному перевозчику в ино-

⁴ Положения об ответственности общего перевозчика в США ("Поправка Кармака") содержатся в U.S.C. § 11706 и в Канаде в "Railway Traffic Liability Regulations".

странных юрисдикциях. В конечном счете можно сказать, что США и Канада уже имеют единообразную и понятную систему урегулирования претензий в отношении утраты или повреждения железнодорожных грузов, которая отвечает интересам участвующих сторон⁵.

Однако Проект документа существенным образом и негативно скажется на действующей системе ответственности железнодорожных перевозчиков в США и Канаде за утрату или повреждение груза, перевозимого морем до или после железнодорожного этапа. В частности, статья 4.2.1 распространит сферу применения на внутренний этап морской перевозки, а статья 6.3.2, которая включает железную дорогу в определение термина "исполняющая сторона", подчинит железные дороги таким условиям в отношении ответственности, которые предусмотрены в Проекте документа. В результате от железнодорожных перевозчиков США и Канады потребуются принятие более обременительных условий ответственности без получения ощутимых ответных преимуществ.

Условия Проекта договора внесут негативные изменения в существующую систему, действующую в отношении железных дорог США и Канады. Эти негативные изменения частично ограничат возможности и право железнодорожных перевозчиков обсуждать или предлагать индивидуальные договорные условия, в частности те, что относятся к ответственности из расчета за место груза или за контейнер в качестве альтернативы полной ответственности общего перевозчика (статья 6.7.1), ослабят или устроят требования, касающиеся договорных отношений с морским перевозчиком (статья 1.5), откроют наземным перевозчикам возможности для предъявления исков в иностранных юрисдикциях (статья 17), ограничат возможность участников регулировать свою ответственность в качестве "исполняющей стороны" (статья 6.3.1) и изменят ответственность за блокировку и крепление [подпункт ix) пункта b) статьи 6.3.1].

Поэтому железные дороги, являющиеся членами ААЖД, решительно выступают против определения сферы действия Проекта документа в его настоящей редакции. В соответствии с мнением, выраженным Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций и Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию в их замечаниях к Проекту документа (документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1), расширение сферы действия Проекта документа за пределы транспортировки "от порта до порта" не следует предпринимать без тщательного рассмотрения и урегулирования всех вопросов, связанных с таким расширением.

Позиция железных дорог, являющихся членами ААЖД, сводится к тому, что любой документ, относящийся к ответственности за груз, перевозимый морем, должен учитывать вопросы, вызывающие обеспокоенность у железных дорог США и Канады, и что его проект должен быть составлен таким образом, чтобы однозначно избежать негативного воздействия на: 1) действующие договорные соглашения между морскими и железнодорожными перевозчиками в отношении внутреннего этапа перевозки грузов, транспортируемых также по морю, и 2) права и обязательства сторон

⁵ Следует отметить, что в отношении железнодорожных перевозок в США Верховный суд США признал, что главная цель Поправки Кармака (то есть статута, предусматривающего основу системы ответственности за утрату и повреждение транспортируемого груза) заключается в освобождении грузоотправителя от бремени поиска ответственного перевозчика среди тех, кто участвовал в цепочке транспортировки [Reider v. Thompson 339 U.S. 113 (1950)].

таких договорных отношений. Поэтому сфера действия данного Проекта документа не должна распространяться на внутренний этап любой транспортировки груза в такой мере, в какой это негативно отразится на действующей системе ответственности, применимой к железным дорогам США и Канады.

2. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА (МТП)

[Оригинал: английский]

Комментарии, представленные Комиссией по транспорту и материально-техническому обеспечению Международной торговой палаты в отношении проекта документа по транспортному праву Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Международная торговая палата (МТП) полагает, что развитию морской торговли будет способствовать единообразный международный режим ответственности за груз при морской перевозке, который должен быть усовершенствован с учетом современных достижений в транспортировке и материально-техническом обеспечении. МТП отмечает, что Рабочая группа Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) рассматривает в настоящее время проект документа по транспортному праву, который включает положения, всесторонне затрагивающие вопросы, относящиеся к ответственности за груз при морских перевозках. МТП приветствует эту инициативу, которая основана на стремлении обеспечить большее единообразие режимов ответственности при морской перевозке грузов, и желает внести в нее свой вклад.

Комиссия МТП по транспорту и материально-техническому обеспечению представляет все сегменты международной транспортной отрасли, включая грузоотправителей, операторов судов, экспедиторские агентства, перевозчиков и страховщиков более чем в 130 странах. Целью МТП является содействие открытой международной торговле с помощью предоставления арбитражных услуг и разработки добровольных правил, таких как Инкотермс МТП и УПО 500 МТП и совместно с ЮНКТАД Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок.

В настоящее время ответственность за утрату или повреждение груза во время международных морских перевозок регулируется различными режимами. Наиболее известными из них являются Гаагские правила 1924 года и Гаагско-Висбийские правила, принятые в 1968 году. Другие режимы ответственности за груз включают Гамбургские правила и Скандинавские морские кодексы. Однако в целом ни один из этих режимов не учитывает в полном объеме современные достижения в международной торговле, такие как контейнерные перевозки, смешанные перевозки, поставки точно в срок и электронная торговля.

МТП считает, что инициатива ЮНСИТРАЛ по разработке принципов нового режима международной ответственности за груз является желательной и заслуживает поощрения. Поскольку вопрос о режимах ответственности за груз для морского транспорта является международным по своему характеру, любой новый стандарт в этой области требует проведения широких консультаций со всеми соответствующими представителями отрасли.

При разработке нового единообразного международного режима ответственности в международной морской перевозке грузов Транспортная комиссия МТП поддерживает такой режим, который будет:

- способствовать гармонизации режимов ответственности при морских перевозках и перевозках "от двери до двери";
- уточнять и разъяснять бремя доказывания для всех сторон, а также основания для освобождения перевозчика или посредника, к которому может быть предъявлен иск;
- позволять сторонам, заключающим индивидуальные договоры морской перевозки, отступать от требований режима ответственности за груз в международной морской перевозке;
- допускать внесение поправок в пределы ответственности, предусмотренные в Гаагско-Висбийских правилах;
- устанавливать процедуры и обеспечивать четкость прав и обязательств в отношении ответственности за груз для сведения к минимуму излишних судебных разбирательств в международной торговле;
- утверждать современные и надлежащие положения, регулирующие другие вопросы, которые представляют важность в аспекте ответственности при международной перевозке грузов, включая выбор суда, оговорки перевозчика, обязательства грузоотправителей по договору и другие вопросы.

3. МЕЖДУНАРОДНАЯ ГРУППА КЛУБОВ P & I

[Оригинал: английский]

Представлено Международной группой клубов P & I

1. Международная группа клубов P & I (МГ) состоит из тринадцати клубов P & I, которые вместе страхуют около 90 процентов мирового морского тоннажа. Эти клубы являются некоммерческими взаимно ответственными организациями. Это означает, что судовладельцы, являющиеся членами клубов, страхуют друг друга на основе возмещения убытков от различных видов ответственности перед третьими лицами, которая связана с использованием или эксплуатацией судов, включая ответственность за утрату и повреждение груза.

2. Сфера применения

a) ЮНСИТРАЛ была создана с общей целью содействия гармонизации и унификации права международной торговли. Ее инициатива по разработке новой конвенции, которая будет регулировать международные перевозки грузов, включая морские перевозки, активно приветствуется морской отраслью в том, что касается распространения действующих международных конвенций и внутреннего законодательства по этому виду перевозок. Отсутствие единообразия неизбежно уменьшает коммерческую и правовую определенность, что имеет большое значение для всех сторон, занимающихся международными грузовыми перевозками.

b) ЮНСИТРАЛ намеревается посвятить часть 11-й сессии Рабочей группы III обсуждению сферы применения проекта документа, находящегося на рассмотрении этой Рабочей группы.

- c) Морские перевозчики традиционно заключают договора на условиях "от этапа до этапа", и их обязательства, согласно соответствующим морским конвенциям, ограничиваются морской перевозкой, хотя они могут брать на себя ответственность за дополнительные перемещения грузов до погрузки и после разгрузки, обычно в пределах портов погрузки и разгрузки. Действующая торговая и страховая практика, как и существующие морские конвенции, в целом предусматривает такой традиционный вид перевозки. Однако, хотя большинство наливных и навалочных грузов все еще перемещаются таким образом и составляют основную долю тоннажа, контейнерные грузы, на которые в настоящее время приходится очень большая доля перемещаемых грузов, часто перевозятся "от двери до двери" на смешанной основе, то есть более чем одним видом транспорта в соответствии с единым договором.
- d) Правила клубов МГ предусматривают, что ответственность исключается, если перевозчик договаривается о морской перевозке на менее благоприятных условиях по сравнению с теми, что предусмотрены в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах. Однако клубы будут также предоставлять страховое покрытие в отношении ответственности, возникающей по договору "от двери до двери", в котором предусмотрен морской этап, и в этом случае владелец судна берет на себя ответственность за всю перевозку в целом, включая ту, что осуществляется не его судном, а другими видами транспорта, например дорожным или железнодорожным. Однако такое покрытие зависит от условий договора, первоначально утвержденного клубом, что обычно происходит только в том случае, если член клуба заключает договор на условиях, которые не менее благоприятны по сравнению с условиями, предусмотренными любыми правовыми нормами, имеющими обязательный характер для такого вида транспорта, например КДПГ. От судовладельца требуется сохранять свои права на предъявление регрессного иска к другим сторонам, которые участвуют в перевозке на этапах, не являющихся морскими.
- e) Если исключить перевозки "от двери до двери", то любая новая конвенция будет, по мнению МГ, малополезной для отрасли, и в результате появится еще одна конвенция ограниченного применения в области международного права, и без того перегруженного коллидирующими нормами права, что еще больше усилит разногласия. В таком случае, как считает МГ, вряд ли можно рассчитывать на широкую поддержку со стороны государств.
- f) Если рассматриваемый документ будет распространяться на транспортировку "от двери до двери", возникает вопрос, на какой основе он будет действовать – единообразной или комплексной? (МГ согласна с подавляющим большинством делегатов в том, что предлагаемый в документе режим ответственности должен основываться на принципе вины.) В первом случае положения документа об ответственности будут действовать в отношении всей перевозки, то есть на протяжении морского этапа и этапа (этапов) перевозки по внутренним водным путям, независимо от вида используемого транспорта. Во втором случае документ будет заменен любой международной конвенцией, применение которой обязательно в отношении этапа (этапов) перевозки по внутренним водным путям, обычно конвенцией в отношении одного вида транспорта.
- g) В главе 4.2.1 проекта документа содержатся положения о действии так называемой ограниченной комплексной системы, которая ограничивается действием императивных норм любой применимой международной конвенции, касающихся от-

ветственности перевозчика, пределов ответственности и предельных сроков. МГ уже заявляла, что она согласна с таким подходом по следующим причинам.

1) Как указывалось выше, контейнерные грузы составляют в настоящее время очень большую долю грузоперевозок. Теперь подавляющее большинство перевозчиков, предлагающих услуги "от двери до двери" [операторы смешанных перевозок (ОСП)], как судовладельцы, НИСО, так и экспедиторы грузов, действуют по договорам перевозки, предусматривающим комплексную систему. В этом отношении следует отметить, что Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок, вступившие в силу 1 января 1992 года и применяемые к комплексной системе, получили широкое распространение в отрасли и обычно используются в отношении договоров перевозки "от двери до двери". Исследование, проведенное недавно по поручению ЕС в отношении смешанных перевозок, показало, что 95 процентов грузоотправителей, опрошенных в Европейском Союзе, сообщили об утрате менее 0,1 процента перевозимого груза, из которых только 1 процент начал судебное разбирательство. По оценкам МГ, из всех дел, которые приводят к обращению в суд, 80–90 процентов урегулируются до проведения судебного слушания. Признавая, что процент утрат может быть несколько выше в некоторых других регионах мира, МГ полагает, что приведенные данные подтверждают мнение, согласно которому комплексная система доказала и свою практичность, и эффективность, а также оказалась общепонятной.

2) Принятие комплексной, а не единообразной системы сохранило бы целостность существующих конвенций по одному виду транспорта и тем самым сократило бы сферу возникновения возможных коллизий. Это, в свою очередь, повысит вероятность того, что документ получит широкую поддержку.

3) Затраты, связанные с рассмотрением претензии, которую предъявляет грузовладелец на основании договора, регулируемого единообразной системой ответственности, скорее всего превысят те, что были бы связаны с иском на основании договора, регулируемого комплексной системой. В первом случае ОСП нужно урегулировать претензию с грузовладельцем на основе единообразного режима, а затем требовать возмещения от субподрядчика, осуществлявшего перевозку по внутренним водным путям, в соответствии с другим режимом, регулирующим перевозки одним видом транспорта. В последнем случае один и тот же режим будет применяться как к иску, так и к регрессному иску, что приводит к сужению возможной области разногласий и, следовательно, к сокращению расходов.

4) Существующие режимы в отношении одного вида транспорта были созданы для регулирования конкретных рисков, связанных с перевозкой грузов конкретным видом транспорта. Смешанная перевозка предусматривает использование различных видов транспорта. В той мере, в какой это и практично, и эффективно в контексте единого договора, регулирующего перевозку в целом, было бы разумно регулировать каждый вид транспорта в ограниченных пределах, предусмотренных конвенциями по одному виду транспорта, с которыми знакомы и грузовладельцы, и перевозчики.

3. Распределение риска

Главной целью международных конвенций о перевозке грузов является не только достижение международного единообразия, но также обеспечение приемлемого и справедливого баланса прав и ответственности и, следовательно, распределение риска между сторонами договора перевозки. По мнению МГ, крайне важно, чтобы Рабо-

чая группа в ходе первоначального обсуждения проекта документа не упустила из виду этот принцип. Рабочая группа рассматривала и продолжает рассматривать положения документа на постатейной основе, особенно в отношении статей, касающихся прав, обязательств и ответственности перевозчика, которые вполне справедливо считаются центральными в документе. По мнению МГ, рассматривая эти статьи по отдельности, а не в целом, Рабочая группа рискует упустить из виду сам принцип и, следовательно, сохранение справедливого распределения риска между перевозчиком и грузовладельцами. Полезно отметить, что на своей девятой сессии Рабочая группа согласилась начать свою работу над документом "не постатейного анализа этого проекта документа, а с широкого обмена мнениями в отношении общего принципиального подхода, отраженного в проекте".

Отметив это, мы хотели бы представить следующие замечания.

Договоры перевозки грузов относятся, по сути, к сфере частного, а не публичного права и не являются договорами с "потребителями" в общепринятом смысле этого термина. В современных условиях практически во всех случаях договор перевозки заключается между коммерческими сторонами, имеющими сопоставимые по силе позиции при ведении переговоров о заключении договора, хотя, как указывалось ранее, крупные грузоотправители по договору обладают сегодня значительной властью на рынке, позволяющей им отстаивать свои интересы.

Возможно, следует отметить, что, если перевозчик в соответствии с этим документом будет нести более строгую ответственность по сравнению с той, что предусмотрена Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами, по причине исключения оснований для освобождения от ответственности и увеличения объема обязательств и ответственности, страховое покрытие причитающегося с него возмещения окажется более дорогим. Такое увеличение расходов будет переложено на грузовладельцев посредством повышения расценок за фрахт. Поэтому МГ считает маловероятным, что установление более строгого режима ответственности даст экономию общих затрат. Более вероятным представляется то, что изменение в распределении риска между сторонами и их соответствующими страховыми компаниями будет сопровождаться простым перераспределением между ними расходов на перевозку.

4. Обязательства перевозчика

а) Расширение обязательства перевозчика в отношении надлежащей осмотрительности

Большинство делегатов до настоящего момента поддерживали расширение обязательства перевозчика в отношении надлежащей осмотрительности с целью обеспечения мореходности судна и всего рейса в целом, а также исключение из оснований для освобождения ответственности навигационной ошибки. Поэтому, как уже указывала МГ, введение более строгого режима ответственности и исключение оснований для освобождения, по мнению МГ, в значительной мере сказались бы на распределении риска между перевозчиком и грузовладельцами, или, говоря точнее, их страховщиками, за счет возложения большего риска на перевозчика, а следовательно, и увеличения общего размера затрат на грузоперевозку.

Более того, попытка возложить обязанность проявлять надлежащую осмотрительность в течение всего рейса не учитывает возникающих практических проблем. Судовладельцу крайне трудно решить вопрос о мореходности судна, когда оно находится посреди океана. Если будет решено, что оно не является мореходным, судов-

ладелец столкнется с дилеммой: либо немедленно направлять судно в порт вынужденного захода или в порт ремонта, который может быть расположен достаточно далеко, из-за чего произойдет задержка рейса, даже если в некоторых случаях судно будет находиться на расстоянии от порта назначения, требующем одного дня пути. Предлагается, что обязательство по правилу 2 статьи 3 "должным образом и тщательно погрузить, обработать, складируют, перевезти, хранить, содержать и разгрузить груз" обеспечивает достаточную непрерывную ответственность.

b) Исключение навигационной ошибки из оснований для освобождения от ответственности

Ряд делегатов высказали мнение, что включение навигационной ошибки в число оснований для освобождения от ответственности не соответствует современным представлениям и международным конвенциям о грузовых перевозках, относящихся к другим видам транспорта, а также не отражает технических достижений и административной практики, связанных с судами и их оборудованием. По нашему мнению, было бы ошибочно сравнивать морской транспорт с другими видами транспорта. В морском транспорте значительно больше количество и объем грузов (и поэтому часто и суммы исков), продолжительнее время перевозки, а сама перевозка зависит от гораздо большего количества факторов, которые находятся вне контроля перевозчика. Кроме того, несмотря на то что в настоящее время большинство судов оборудованы самыми современными навигационными приборами, на капитана и других старших членов экипажа возлагается гораздо больший объем работы, что частично объясняется большей регламентацией и увеличением числа инспекций. Кроме того, при ограниченном объеме информации в условиях конфликта интересов капитану часто приходится принимать срочные и ответственные решения, которые в случае утраты или повреждения груза подвергаются тщательному рассмотрению и оцениваются задним числом.

Следует отметить, что анализ крупных исков (то есть исков на сумму свыше 100 000 долл. США), поданных в период 1987–1997 годов, который был проведен одним из крупнейших клубов Международной группы, показал, что связанные с грузом иски составляли 40 процентов от всех крупных исков, а ошибки помощника капитана, которые в основном связаны с судоводжением или управлением судном, были основной причиной в 25 процентах всех крупных исков.

5. Сохранение баланса прав и обязательств в случае исключения навигационной ошибки из числа оснований для освобождения от ответственности и расширения обязательства проявлять надлежащую осмотрительность в течение всего рейса

Если, тем не менее, будет решено исключить навигационную ошибку в качестве основания для освобождения от ответственности и расширить обязательство перевозчика проявлять надлежащую осмотрительность, МГ полагает, что для сохранения определенного баланса между интересами перевозчика и грузовладельца положения статьи 6 должны отражать следующее:

a) 6.1.2 – Навигационная ошибка как основание для освобождения от ответственности и пожар

i) Бремя доказывания утраты или повреждения в результате небрежного судоводжения и управления судном лежит на грузовладельце.

ii) Навигационная ошибка как основание для освобождения от ответственности сохраняется в случае ошибки лоцмана. Перевозчик в зоне с добровольной или обязательной лоцманской проводкой должен нанимать лоцмана, которого он сам не выбирает. Кроме того, только очень самонадеянный капитан не согласился бы с решением лоцмана, если тот присутствует на борту именно потому, что он хорошо знает местную акваторию. Упомянутый выше анализ крупных исков показал, что ошибка лоцмана была главной причиной 5 процентов крупных исков.

iii) Пожар как основание для освобождения от ответственности должен быть сохранен, если он не явился причиной фактической ошибки или специального действия перевозчика. Это имеет особое значение в связи с грузами, подверженными самовоспламенению.

b) 6.1.4 – Распределение ответственности

Если утрата или повреждение возникает частично в результате события, за которое перевозчик несет ответственность, а частично в результате события, за которое он ответственности не несет, бремя доказывания должно быть распределено между перевозчиком и грузовладельцем, как это предлагается во втором альтернативном варианте, указанном в главе 6.1.4. Это предложение является справедливым и отражает концепцию достижения баланса между сторонами.

c) 6.4 – Задержка

Если на перевозчика возлагается ответственность за задержку, такая ответственность должна ограничиваться договорами, в которых время поставки прямо оговорено сторонами. Этот чисто коммерческий вопрос аналогичен общему требованию в других формах коммерческих договоров, где точно указывается на существенное значение времени, если в таких договорах содержится положение об ответственности за задержку. Международная группа выше указывала, что морская перевозка грузов подвержена воздействию гораздо большего количества факторов, не поддающихся контролю со стороны перевозчика, по сравнению с воздушной перевозкой и железнодорожной перевозкой, а также перевозкой по внутренним водным путям, при этом каждый из этих факторов может повлиять на сроки.

d) 6.7 – Пределы ответственности

МГ полагает, что пределы в Гаагско-Висбийских правилах представляют собой справедливую меру возмещения, особенно если их сопоставить с относительным снижением расценок за фрахт, которое произошло за период после их введения. Она соглашается с предложением включить в проект документа процедуру пересмотра пределов. Следует отметить, что Лига НИТ и Всемирный совет перевозчиков, которые вместе представляют весьма значительный сектор отрасли, поддерживают пределы, установленные в Гаагско-Висбийских правилах, при условии включения процедуры пересмотра.

e) 6.8 – Утрата права на предел ответственности

Утрата перевозчиком права на предел ответственности должна быть ограничена случаями, когда перевозчик совершил действие или допустил бездействие с намерением или по беспечности и с сознанием того, что в результате наступит такая утрата, как предусмотрено в проекте документа, и не должна распространяться на действие или бездействие его служащих или агентов. Такой текст обычно содержится в международных транспортных конвенциях.

Заключение

В заключение Международная группа заявляет, что до установления основы для справедливого распределения прав и обязательств между перевозчиком и другими заинтересованными сторонами рассматривать вопрос о внесении изменений в отдельные статьи проекта документа было бы преждевременным.

4. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (МСАТ)

[Оригинал: английский, французский]

РАЗРАБОТКА НОВОЙ КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ЭТОЙ КОНВЕНЦИИ НА ТРАНСПОРТНЫЕ ОПЕРАЦИИ "ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ"

1. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) считает, что статус договорной ответственности морских перевозчиков является катастрофическим.

Четкие положения по этому вопросу установлены только организацией EUROTUNNEL и судоходными линиями, зарегистрированными в списке КМЖП и эксплуатируемыми железными дорогами, поскольку такие судоходные линии подчиняются обязательному режиму ответственности, предусмотренному Конвенцией КМЖП. Что касается других морских перевозчиков, их договорная ответственность определяется множеством правовых систем.

Гаагские правила или Гаагско-Висбийские правила не являются обязательными, поскольку никакого коносамента не выдается. В принципе, такой коносамент никогда не выдается в отношении внутриевропейских транспортных операций.

Более того, единообразное применение этих правил является фикцией!

Они представляют собой яркий пример неудачного процесса гармонизации транспортного права и торгового права. И на самом деле, если взять только европейские страны, а также страны Магриба и Ближнего Востока, можно увидеть, что:

- Гаагские правила приняты Алжиром, Германией, Израилем, Ирландией, Монако, Португалией, Румынией, Турцией и Югославией;
- Висбийские правила приняты Грецией, Данией, Италией, Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией и Швецией (приняв Висбийские правила, эти страны отказались от применения Гаагских правил);
- Гаагско-Висбийские правила приняты Бельгией, Египтом, Испанией, Ливаном, Польшей, Сирией, Францией и Хорватией;
- Гамбургские правила приняты Египтом, Ливаном, Марокко, Румынией и Турцией;
- Латвия, Литва, Россия, Украина и Эстония не подписались ни под одним из вышеупомянутых правовых документов.

Из этого следует, что:

- морские транспортные операции между Алжиром, Германией, Израилем, Ирландией, Монако, Португалией, Румынией, Турцией и Югославией, с одной стороны, и Грецией, Данией, Италией, Нидерландами, Соединенным Королевством,

и Грецией, Данией, Италией, Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией и Швецией – с другой, не подпадают под действие какого-либо совместного международно-правового документа, а регулируются малоизвестными и различающимися правилами и пределами ответственности, установленными национальными законами каждой из упомянутых стран, а в этих правовых рамках – правилами, установленными самими судоходными компаниями;

- морские транспортные операции между Латвией, Литвой, Россией, Украиной и Эстонией, с одной стороны, и всеми остальными странами – с другой, не подпадают под действие какого-либо совместного международно-правового документа, а регулируются малоизвестными и различающимися правилами и пределами ответственности, установленными национальными законами каждой из упомянутых стран, и в этих правовых рамках – правилами, установленными самими судоходными компаниями;
- морские транспортные операции между Египтом, Ливаном, Марокко, Румынией и Турцией подпадают под сферу действия исключительно Гамбургских правил, что является позитивным моментом, поскольку эти правила более приспособлены к потребностям грузоотправителей;
- морские транспортные операции между Алжиром, Германией, Израилем, Ирландией, Монако, Португалией, Румынией и Югославией подчинены исключительно Гагским правилам (однако Германия в своем Торговом кодексе заменила пределы ответственности, предусмотренные Гагскими правилами, на те, которые предусмотрены Висбийскими правилами).

Более того, Гагские правила и Гагско-Висбийские правила не применяются:

- к транспортировке контейнеров и автотранспортных средств на палубе (что бывает довольно часто). Поэтому морские перевозчики не принимают никакой ответственности за грузы, находящиеся в таких контейнерах или на таких грузовиках;
- к транспортировке контейнеров и автотранспортных средств в трюме судна, в отношении которых выдан не коносамент, а морская накладная. На самом деле коносамента не выдаются при транспортных операциях между европейскими странами, даже по просьбе грузоотправителя.

В таких случаях морские перевозчики могут отклоняться от Гагских или Гагско-Висбийских правил, что они в действительности и склонны делать. Таким образом, они ставят свою ответственность в зависимость от случайных бессистемных правил, отвергая применение Гагских или Гагско-Висбийских правил в целом и выбирая лишь только те положения этих правил, которые их устраивают. На практике контейнер или грузовик, с грузом или без груза, рассматривается как одно место груза, а выплачиваемое морским перевозчиком возмещение не превышает 666,67 СПЗ за контейнер или грузовик, включая сам груз.

2. С учетом вышеизложенного, МСАТ считает, что следует избегать преумножения международных конвенций о договорах морской перевозки. Правовой хаос, вызванный применением Гагских и Гагско-Висбийских правил, а также Гамбургских правил, не может быть устранен с помощью еще одного правового документа, предполагаемые положения которого могут привести если не к скоропалительному отказу от предыдущих правил, то по меньшей мере к бурным и бесконечным дискуссиям между 27 странами, уже присоединившимися к Гамбургским правилам,

24 странами, принявшими Гаагско-Висбийские правила, и 44 странами, все еще придерживающимися старых Гаагских правил.

Этот аргумент представляется в данном случае еще более весомым, поскольку он касается работы, выполненной всего лишь тридцатью странами, представленными в ЮНСИТРАЛ.

3. По нашему мнению, было бы лучше, если бы ЮНСИТРАЛ воспользовалась своим престижем для вовлечения различных государств в процесс присоединения к Гамбургским правилам, на авторство в отношении которых претендует ЮНСИТРАЛ, и потому должна обеспечить их осуществление на практике. Отрасль дорожного транспорта особенно заинтересована в этих правилах, поскольку их положения, в отличие от положений Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, применимы к любым транспортным документам, выдаваемым морскими перевозчиками, и помогают избежать многих оговорок об исключении ответственности, включенных в различные морские накладные, выдаваемые операторами морских перевозок на основе Гаагских и Гаагско-Висбийских правил.

4. Что касается распространения будущей конвенции о договоре морской перевозки с целью охвата транспортных операций, осуществляемых до или после морской перевозки, необходимо отметить, что такой правовой документ будет всего лишь подобием конвенции о смешанной перевозке.

Нет никаких оснований считать, что такой новый правовой документ будет иметь больше шансов на принятие, чем Конвенция о смешанных перевозках 1980 года. Значительные различия в сфере правовой культуры и менталитета, проявившиеся уже в то время, усугубили непримиримость интересов различных континентов, и такая ситуация не дает никаких оснований для оптимизма.

Более того, было бы неразумно распространять на неморской транспорт новый режим ответственности, предусмотренный для морского транспорта и пока еще не доказавший свою пригодность даже для того вида транспорта, для которого, судя по всему, и был предназначен, и вероятность того, что этот режим устранил хаос, господствующий в морском транспорте, представляется весьма незначительной, если судить по прениям, состоявшимся на предыдущих сессиях ЮНСИТРАЛ.

5. МСАТ пользуется настоящей возможностью проинформировать ЮНСИТРАЛ о том, что, когда грузовики с грузом или контейнеры транспортируются морем, Конвенция КДПГ (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов) в силу своей статьи 2 также применима к морскому этапу, если в течение морской перевозки происходят утрата, повреждение или задержка сдачи груза, за исключением, когда выдается коносамент. Учитывая, что такой коносамент практически никогда не выдается в отношении грузов и контейнеров, перевозимых на грузовиках, дорожные перевозки, включая и их морской этап, продолжают регулироваться Конвенцией КДПГ, положения которой предусматривают предел ответственности в размере 8,33 СПЗ за килограмм брутто веса. В случае задержки в результате морской перевозки дорожный перевозчик выплачивает за такой ущерб возмещение в размере, не превышающем сумму расходов на перевозку.

МСАТ выступает за распространение пределов ответственности, установленных КДПГ, на все смешанные перевозки, выполняемые дорожными перевозчиками.

Приложение

ВОПРОСНИК

1. Считаете ли вы, что было бы полезно иметь единую схему ответственности, применимую к перевозкам "от двери до двери", предусматривающим морской этап?
2. Если так, то почему?
3. Должны ли одни и те же правовые нормы применяться ко всей перевозке грузов, как наземной, так и морской?
4. Должен ли тот же самый режим ответственности, который применяется к морскому перевозчику, распространяться на всех участников перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих?
5. Должны ли участники перевозки груза "от двери до двери", включая стивидоров, операторов терминалов, автотранспортные компании, железные дороги, склады и прочих, быть ответчиками по прямым искам со стороны грузовладельцев или их страховщиков при едином смешанном режиме за повреждение, причиненное конкретным участником?
6. Если существующие конвенции применимы к наземному транспорту, такие как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), должны ли эти конвенции по-прежнему регулировать ответственность наземного перевозчика, когда такой наземный перевозчик участвует в морской и наземной перевозке грузов, или при определенных обстоятельствах на него должен распространяться такой же режим ответственности, как и на морского перевозчика?
7. Какие преимущества, если таковые имеются, вы видите в применении единообразного режима ответственности как к наземному, так и морскому транспорту в смешанной перевозке?
8. Какие проблемы в настоящее время являются распространенными, если таковые имеются, в результате существующей системы режимов ответственности в отношении перевозок грузов "от двери до двери"?
9. Видите ли вы какие-либо преимущества для отрасли, если грузовладельцы и их страховщики получат возможность предъявлять иск непосредственно к субподрядчику перевозчика, который выдает коносамент, за повреждение или утрату, произошедшие в то время, когда груз находился на попечении субподрядчика?
10. Просьба воспользоваться настоящей возможностью и указать, есть ли у вас какие-либо дополнительные замечания или соображения относительно документа, проект которого в настоящее время разрабатывает ЮНСИТРАЛ?