

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
29 January 2003Russian
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Одиннадцатая сессия

Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года

**Транспортное право: подготовка проекта документа
о [морской] перевозке грузов****Информация, представленная Конференцией Организации
Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)****Записка Секретариата**

В рамках подготовки к одиннадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), в ходе которой Рабочая группа, как предполагается, продолжит чтение проекта документа, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, Секретариат Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) 16 января 2003 года представил текст документа под названием "Смешанные перевозки: возможность подготовки международного документа – *Обзор и обсуждение ответов на вопросник ЮНКТАД о регулировании смешанных перевозок и возникающих в этой связи вопросов для дальнейшего рассмотрения*". Этот документ воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в котором он был получен Секретариатом. В нем содержится резюме текста доклада, опубликованного Секретариатом ЮНКТАД только на английском языке под названием "Multimodal transport: the feasibility of an international instrument" ("Смешанные перевозки: возможность подготовки международного документа") (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1).



Приложение

СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДГОТОВКИ МЕЖДУНАРОДНО–ПРАВОВОГО ДОКУМЕНТА

Обзор и обсуждение ответов на вопросник ЮНКТАД о регулировании смешанных перевозок и возникающих в этой связи вопросов для дальнейшего рассмотрения

1. Принимая во внимание постоянное увеличение объема смешанных перевозок и с учетом все более сложных и разрозненных юридических рамок, действующих на международном уровне¹, Секретариат ЮНКТАД провел исследование по вопросу о возможности разработки нового международного документа по смешанным перевозкам. С целью ознакомления с мнениями заинтересованных сторон как из публичного, так и из частного секторов Секретариат ЮНКТАД подготовил вопросник, который был распространен на широкой основе. Вопросник был разослан всем правительствам и межправительственным и неправительственным организациям, включая все соответствующие ассоциации, действующие в этом секторе, а также некоторым специалистам по этой проблематике (TDN 932(2) SITE).
2. Общее число ответов на вопросник, полученных Секретариатом, составило 109: 60 – от правительств как развитых, так и развивающихся стран и 49 – от представителей сектора и других лиц. Ответы, полученные от представителей сектора, отражают взгляды практически всех заинтересованных сторон. Они включают мнения операторов транспортных услуг (морских, дорожных и железнодорожных), экспедиторов грузов, поставщиков услуг в области логистики и операторов транспортных терминалов, страховщиков ответственности, страховщиков грузов, а также грузоотправителей и пользователей транспортных услуг.
3. Впоследствии Секретариат ЮНКТАД подготовил доклад, в котором с той или иной степенью подробности отражены взгляды и мнения, изложенные в ответах на вопросник (Multimodal Transport: The feasibility of an International Legal Instrument, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1); с этим документом можно ознакомиться на веб-сайте ЮНКТАД².
4. Поскольку взгляды и мнения, выраженные в связи с вопросником, могут оказать помощь Рабочей группе ЮНСИТРАЛ по транспортному праву в ее обсуждениях сферы применения предлагаемого проекта документа, на рассмотрение Рабочей группы представляется настоящий документ. В результате ограничений по объему в нем воспроизводятся только части C.IV и C.V доклада

¹ См. доклад ЮНКТАД "Implementation of Multimodal Transport Rules" и сопровождающую его сопоставительную таблицу, UNCTAD/SDTE/TLB/2 и Add.1; с этими документами можно ознакомиться на веб-сайте ЮНКТАД.

² <http://www.unctad.org>. С докладом ЮНКТАД "Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument" (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1) можно также ознакомиться на веб-сайте ЮНСИТРАЛ (www.uncitral.org).

ЮНКТАД ("Обзор и обсуждение ответов" и "Возникающие вопросы для дальнейшего рассмотрения"), а также таблица с указанием разбивки полученных ответов³. Более подробное изложение существующих в настоящее время мнений и точек зрения содержится в полном издании доклада ЮНКТАД.

³ Текст частей C.IV и C.V приводится без изменений, однако в соответствующих местах дополнительно указывается процент ответов. В таблице в сокращенной форме воспроизводятся отдельные вопросы, включенные в вопросник. Показатели округлены до ближайшего процента.

Разбивка ответов на вопросник ЮНКТАД о регулировании смешанных перевозок

1. а) Считаете ли вы существующую правовую базу достаточной? б) Считаете ли вы ее эффективной с точки зрения затрат?	Да 17%	Нет 83%
2. В силу каких причин, по вашему мнению, Конвенция о СП 1980 года не была ратифицирована достаточным числом государств для вступления в силу?	Данные отсутствуют	
3. Что вы думаете о желательности международного документа, регулирующего вопросы ответственности в сфере смешанных перевозок?	Да 92%	Нет 8%
4. Если такой документ является желательным, то какой из следующих подходов, по вашему мнению, наиболее целесообразно использовать? а) новый международный документ, регулирующий смешанные перевозки; б) пересмотр Конвенции о СП 1980 года; в) распространение режима ответственности в области морских перевозок на все договоры о СП, включающие этап морской перевозки; г) распространение режима ответственности в области дорожных перевозок на все договоры о СП, включающие этап дорожной перевозки; д) прочее.	а) 39% б) 26% в) 13% г) 13% д) 9%	
5. Если будут предприняты целенаправленные усилия по разработке нового международного документа, будете ли вы поддерживать такие усилия?	Да 98%	Нет 2%
6. Следует ли охватить вопросы ответственности за задержку в любом возможном документе, регулирующем смешанные перевозки?	Да 90%	Нет 10%
7. Какая из нижеследующих систем ответственности, по вашему мнению, наиболее подходит для использования в любом документе, регулирующем СП: а) унифицированная система; б) сетевая система; в) модифицированная система.	а) 48% б) 28% в) 24%	
8. Если вы отдали предпочтение системе, упомянутой в подпункте 7(б) или (в), то какие виды положений должны подлежать изменению: а) только положения об ограничении ответственности; б) другие виды положений.	а) 59% б) 41%	
9. Должна ли ответственность за утрату, повреждение или задержку согласно любому международному документу: а) i) основываться на вине: ответственность только в случае наличия вины ii) быть строгой: ответственность независимо от наличия вины.	i) 53% ii) 47%	
б) В любом случае на ответственность должны распространяться определенные исключения.	Да 85%	Нет 15%
10. Изложите, пожалуйста, те мнения, которые, возможно, у вас имеются по вопросу о денежном ограничении ответственности перевозчика/ОСП.	Данные отсутствуют	
11. Следует ли придать любому международному документу, регулирующему СП, форму: а) конвенции, применимой на императивной основе и содержащей императивные правила об ответственности; б) конвенции, применимой на неимперативной основе, однако содержащей императивные правила об ответственности; в) прочее.	а) 58% б) 35% в) 7%	
12. Согласно действующим законам и правилам в области СП перевозчик по договору/ОСП несет ответственность в течение всей перевозки. Следует ли в международном документе, регулирующем смешанные перевозки: а) использовать этот же подход; б) разрешить перевозчику по договору/ОСП отказываться в договоре от ответственности за некоторые этапы перевозки или за выполнение некоторых функций, связанных с исполнением договора, путем включения соответствующей оговорки в транспортный документ (или его электронный эквивалент).	а) 76% б) 24%	
13. Какие международные конвенции, регулирующие вопросы ответственности в области морской, наземной и воздушной перевозки грузов, были ратифицированы вашей страной или к каким подобным конвенциям она присоединилась?	Данные отсутствуют	

ОБЗОР И ОБСУЖДЕНИЕ ОТВЕТОВ НА ВОПРОСНИК ЮНКТАД О РЕГУЛИРОВАНИИ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

5. В данной части приводятся резюме и обсуждение основных результатов распространения вопросника, о которых подробно рассказывалось в части С.III доклада ЮНКТАД "Multimodal transport: the feasibility of an international instrument" ("*Смешанные перевозки: возможность подготовки международно-правового документа*") (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1).

1. Оценка существующего положения и желательность подготовки международного документа

6. Значительное большинство респондентов (83 процента), как из числа правительств, так и представителей неправительственных и отраслевых организаций, сочло, что нынешняя правовая база является неудовлетворительной, причем, по мнению явного большинства (76 процентов), нынешняя система не является эффективной с точки зрения затрат. Огромное большинство респондентов из всех групп (92 процента) сочло, что международный документ, регулирующий вопросы ответственности, возникающие в связи со смешанными перевозками, был бы желательным, и практически все респонденты (98 процентов) указали, что они поддержали бы любые целенаправленные усилия в этом направлении.

7. С практической точки зрения совершенно ясно, что уровень поддержки будет зависеть от содержания и характерных черт любого возможного нового документа. Однако общая оценка существующего положения позволяет высказать мнение о том, что наблюдаются как спрос на проведение более тщательных обсуждений, так и готовность к более активному участию в обмене точками зрения.

2. Уместность различных подходов

8. Что касается наиболее уместного подхода, который может быть использован, то высказанные мнения в определенной степени разделились. В то же время около двух третей респондентов как из правительственного, так и неправительственного секторов (65 процентов), как представляется, отдают предпочтение подготовке нового международного документа, регулирующего смешанные перевозки, или пересмотру Конвенции о СП 1980 года. В рамках дальнейших обсуждений этого подхода были высказаны мнения по вопросу о том, почему Конвенция о СП 1980 года не получила достаточного числа ратификаций для вступления в силу, и эти мнения заслуживают определенного интереса. Из представленных ответов можно вычлени ряд центральных вопросов, в частности мнение о том, что Конвенции о СП 1980 года, по крайней мере во время ее подготовки, возможно, не оказалась достаточно привлекательной для сектора грузоотправителей, и в то же время содержала элементы, которые, являлись неприемлемыми, по мнению сектора перевозчиков. Некоторые респонденты выразили поддержку подготовке нового юридически обязывающего документа на основе правил, которые в настоящее время используются в коммерческих контрактах, а именно Правил ЮНКТАД/МТП.

9. Меньшинство респондентов (13 процентов), представляющих в основном отдельные секторы отрасли морских перевозок, как представляется, отдали предпочтение распространению международного режима морских перевозок на все контракты смешанных перевозок, включающих морской этап, а ряд респондентов прямо указали на свою поддержку предполагаемому проекту документа по морскому праву, в котором используется этот подход⁴. Еще одна группа респондентов, составляющих меньшинство (13 процентов) и представляющих в основном отдельные секторы отрасли дорожных перевозок, сочла наиболее уместным подходом распространение на все договоры смешанной перевозки, включающие этап дорожной перевозки, международного режима регулирования дорожных перевозок.

10. В целом ответы свидетельствуют о том, что – за важным исключением сектора морских перевозок – наблюдается, как представляется, лишь весьма ограниченная поддержка подходу, принятому в проекте документа о транспортном праве. Соответственно существуют значительные возможности для изучения других вариантов в консультациях со всеми заинтересованными сторонами, действующими в области транспорта.

3. Важные черты и ключевые элементы любого возможного международного документа

11. На основе ответов можно составить картину, которая описывается ниже.

3.1 Задержка

12. Значительное большинство респондентов (90 процентов) считает, что в любом документе, регулирующем смешанные перевозки, должен рассматриваться вопрос о задержке доставки, хотя, по мнению некоторых, ответственность за задержку должна возникать только при определенных обстоятельствах и должна ограничиваться уровнем, эквивалентным фрахту или производным от него.

3.2 "Унифицированная", "сетевая" или "модифицированная" система ответственности

13. Что касается вида системы ответственности, который был бы наиболее уместен, то высказанные мнения, как этого и можно было ожидать, разделились, причем чуть менее половины всех респондентов (48 процентов) выразили поддержку унифицированной системе ответственности, а из оставшейся части респондентов приблизительно равное число выразили поддержку сетевой системе ответственности (28 процентов) или модифицированной системе ответственности (24 процента).

⁴ Документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.21. Согласно проекту документа, в том виде, в котором он предлагается в настоящее время, режим ответственности, по существу являющийся морским, будет применяться к разнообразным требованиям из контрактов смешанной перевозки, включающей морской этап, в частности а) в случаях, когда убытки не могут быть локализованы; и б) в случаях, когда убытки относятся на счет наземного или воздушного этапа перевозки, однако ни одна из международных конвенций, регулирующих отдельные виды транспорта, не применима. См. статьи 1.5 и 4.2.1 проекта документа. См. также комментарий ЮНКТАД в сноске 5 ниже.

14. Из числа высказавшихся в поддержку сетевой или модифицированной систем ответственности большинство (59 процентов) считает, что изменению должны подлежать лишь положения об ограничении ответственности в зависимости от того этапа перевозки, на котором произошли утрата, повреждение или задержка. Представляется, что эта точка зрения получила особое распространение среди респондентов, представляющих правительства. Другие респонденты, особенно представляющие неправительственный сектор, считают, что должны допускаться изменения по таким вопросам, как основание ответственности или исключения из ответственности и сроки для заявления исковых требований.

15. Скорейшее достижение согласия о наиболее уместном виде системы ответственности, в том числе о степени унифицированности правил ответственности, будет, несомненно, иметь важнейшее значение для перспектив успешного завершения любых обсуждений по новому международному документу.

3.3 Ограничение ответственности

16. С вопросом о надлежащем виде системы ответственности тесно связана проблема ограничения ответственности, высказанные по которой мнения опять-таки на данном этапе разошлись.

17. В целом большинство респондентов высказали замечания в поддержку или в признание необходимости ограничения ответственности. В то же время в ответах отражено широкое многообразие мнений по этому вопросу. Значительное число респондентов, представляющих как правительства, так и отраслевые круги, ставит под сомнение саму идею ограничения ответственности, в то время как другие, особенно представители морского и экспедиционного секторов, подчеркивают желательность ограничения ответственности, аналогично тому, как это сделано в конвенциях, регулирующих отдельные виды перевозок, особенно с учетом сохранения роли таких конвенций в контексте регрессных исков смешанных перевозчиков к перевозчикам, осуществляющим по субподряду перевозки отдельными видами транспорта.

18. В связи с различными возможными упоминавшимися денежными уровнями ограничения ответственности следует отметить тот факт, что респонденты, связанные с интересами морских перевозчиков или представляющих такие интересы, как правило, выступают за более низкие суммы ограничений, чем большинство других респондентов.

19. Ограничение ответственности, несомненно, представляет собой один из центральных вопросов, поскольку, как представляется, взгляды на него как воздействуют на мнения о характере и виде системы ответственности, так и находятся под воздействием таких мнений. Хотя на переговорах по разработке каких-либо международных соглашений вопрос об ограничении ответственности возникает, если учитывать уже имеющийся опыт, на относительно продвинутом этапе работы, когда уже достигнуто согласие по материально-правовым нормам, вполне может оказаться, что на некоторые принципиальные вопросы, являвшиеся ранее предметом обсуждений в связи с возможными уровнями ограничений, благоприятное воздействие окажет конструктивный диалог по другим центральным проблемам.

3.4 Основание ответственности

20. В группах как правительственных, так и других респондентов в примерно равном числе ответов выражалась поддержка а) системе ответственности, основывающейся на вине (53 процента), и б) строгой системе ответственности (47 процентов). Однако в целом заметное большинство (85 процентов) респондентов выразили мнение, что определенные ограничения ответственности должны применяться в любом случае.

3.5 Императивный или неимперативный характер?

21. В целом большинство всех респондентов (58 процентов) сочли, что любой международный документ должен быть принят в форме конвенции, применимой на императивной основе и устанавливающей императивные правила об ответственности.

22. В то же время достаточно значительное меньшинство (35 процентов) сочло, что уместной была бы разработка неимперативной конвенции, от применения которой можно было бы отказываться или на применение которой можно было бы давать согласие в договоре между сторонами, но в которой устанавливались бы императивные правила об ответственности, имеющие преимущественную силу перед любыми противоречащими им договорными условиями. На основании этого можно высказать предположение о том, что было бы полезно более подробно изучить преимущества и недостатки возможных вариантов разработки неимперативного международного документа.

3.6 Сохранение ответственности перевозчика по договору в течение всей смешанной перевозки

23. Несомненное большинство (76 процентов) респондентов, представляющих все секторы, сочли, что в любом международном документе, регулирующем смешанную перевозку, следует использовать тот же подход, что и подход, применяемый в действующих законодательных и договорных режимах ответственности при смешанных перевозках, и предусмотреть сохранение ответственности перевозчика по договору/ОСП в течение всей перевозки.

24. В частности, в ответах указывалось, что использование стандартных оговорок в транспортном документе (или его электронном эквиваленте) для ограничения сферы действия договора и, таким образом, юридической и финансовой ответственности перевозчика по договору в целом не считается приемлемым.

25. В этой связи изучение полученных ответов может принести особую пользу для любого последующего рассмотрения положений проекта документа о транспортном праве под эгидой ЮНСИТРАЛ. Как это уже указывалось ЮНКТАД в ее комментарии⁵, статьи 5.2.2 и 4.3 проекта документа в том виде, в каком они предлагаются, позволяют, по всей видимости, перевозчику по

⁵ Соответствующий документ был распространен в качестве части справочных материалов для Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по транспортному праву на всех языках Организации Объединенных Наций (документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). С комментарием ЮНКТАД включенным в него для облегчения прочтения текстом проекта документа можно также ознакомиться на веб-сайте www.unctad.org (UNCTAD/SDTE/TLD/4).

договору отказаться от ответственности, вытекающей из а) некоторых функций (например, штивки, погрузки, разгрузки) и б) некоторых частей (этапов) договора, исполняемых другой стороной. В его нынешней форме проект документа не запрещает использование в этих целях стандартных условий в транспортном документе (или его электронном эквиваленте) и, таким образом, не создает гарантий против злоупотреблений этой практикой. Как результат, грузоотправитель может привлечь перевозчика для транспортировки своих грузов "от двери до двери" за уплату фрахта и обнаружить, что перевозчик, согласно условиям договора, составленного перевозчиком в стандартной форме, несет ответственность на протяжении не всех этапов перевозки и/или не за все аспекты перевозки. Такая ситуация не будет отвечать законным ожиданиям пользователей транспорта, которые во многих случаях договариваются о перевозке грузов "от двери до двери" только с одной стороной, с тем чтобы обеспечить, что именно эта страна будет нести ответственность на протяжении всех этапов осуществления согласованной операции. Ответы на вопросник ЮНКТАД позволяют высказать мнение о существовании сильной общей оппозиции любым изменениям в подходе, подобным тем, которые в настоящее время предлагаются в проекте документа.

ВОЗНИКАЮЩИЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАССМОТРЕНИЯ

26. Основная цель вопросника ЮНКТАД состояла в содействии выяснению вопроса о возможности разработки нового международного режима ответственности при смешанных перевозках, в частности, о принципиальной желательности международных правил и приемлемости потенциальных решений и подходов, а также о готовности всех заинтересованных сторон, будь то из публичного или частного секторов, к дальнейшему изучению этой проблематики.

27. Большое число ответов на вопросник и, во многих случаях, уровень подробности замечаний, представленных публичными и частными сторонами по широкому кругу вопросов, позволяют высказать предположение об общей готовности к участию в обмене мнениями по будущим правилам ответственности для смешанных перевозок. Этот факт обнадеживает, с учетом постоянного увеличения объемов смешанных перевозок в условиях все более раздробленных и усложненных юридических рамок на международном уровне. Как пользователи, так и поставщики транспортных услуг, а также правительства и другие заинтересованные стороны с очевидностью признают тот факт, что существующая правовая база является неудовлетворительной и что, в принципе, разработка международного документа была бы желательной. Однако мнения по вопросу о том, как может быть достигнута цель установления унифицированного международного урегулирования, расходятся, частично в результате коллизии интересов, а частично и в силу предполагаемых трудностей в согласовании действенного компромисса, который создавал бы очевидные преимущества по сравнению с ныне действующими юридическими рамками.

28. Очевидно широкое расхождение мнений по тесно связанным ключевым вопросам, таким, как вид системы ответственности (унифицированная, сетевая или модифицированная), основание ответственности (строгая или на основе

вины) и, что является важным, ограничение ответственности, может рассматриваться в качестве препятствия успешной разработке международного документа. Однако такое положение может в равной степени рассматриваться и как отражение того факта, что, несмотря на расширение смешанных перевозок и увеличение числа национальных режимов ответственности при таких перевозках, в последние годы на глобальном уровне практически не проводилось целенаправленных обсуждений с привлечением всех заинтересованных сторон.

29. Потребность в расширении диалога по спорным вопросам, а также по возможным путям продвижения вперед иллюстрируется тем фактом, что некоторые возможные решения, которые в предварительном порядке предлагались рядом респондентов, еще не изучались на каком-либо международном форуме.

30. Например, некоторые респонденты выразили поддержку разработке обязательного международного режима ответственности на основе принятых в коммерческой практике договорных решений, т.е. Правил ЮНКТАД/МТП. Правила ЮНКТАД/МТП имеют ряд важных общих характерных черт с Конвенцией о СП 1980 года, так как в обоих этих документах используется модифицированная система ответственности, которая (в полном объеме или в определенной степени) сохраняет сетевой подход к вопросу об ограничении ответственности. Однако, в то время как Конвенция о СП 1980 года не получила широкой поддержки в транспортном секторе, Правила ЮНКТАД/МТП, очевидно, пользуются большим успехом и были приняты МФТЭА в документе FBL 92 и БИМКО в документе Multidoc 95. Поскольку предложения о разработке юридически обязательного международного документа, развивающего положения правил ЮНКТАД/МТП как основы для переговоров, еще не рассматривались на каком-либо международном форуме, их дальнейшее изучение может оказаться полезным.

31. Полностью отличный подход к регулированию вопросов ответственности применительно к международным смешанным перевозкам связан с предложениями о разработке неимперативного режима, который устанавливал бы унифицированные и высокие уровни ответственности. Сторонники этого подхода приводят довод о том, что такой неимперативный режим будет, с точки зрения процесса принятия коммерческих решений, привлекательным вариантом как для грузоотправителей, которые заинтересованы в простом и экономичном режиме, так и для перевозчиков, которые хотели бы предложить такой режим в качестве части оказываемых ими услуг. Возможность неимперативного решения такого рода еще не рассматривалась на каком-либо международном форуме⁶, и она также, по всей вероятности, заслуживает изучения.

32. Хотя прогнозы относительно существования и хода развития любых последующих подробных обсуждений с участием всех заинтересованных сторон были бы слишком смелыми, может быть высказано мнение о наличии существенной заинтересованности в дальнейшем конструктивном диалоге. С тем чтобы содействовать и способствовать этому процессу, хотелось бы

⁶ Проведенное в Европе исследование, в котором обсуждается этот подход, см. *International Transportation and Carrier Liability*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 1999.

высказать предположение о том, что созыв неофициального международного форума под эгидой ЮНКТАД при участии других заинтересованных организаций системы Организации Объединенных Наций, таких, как ЮНСИТРАЛ и ЕЭК, был бы как уместным, так и своевременным. Такой форум позволит провести откровенное обсуждение спорных ключевых вопросов, выявленных в настоящем докладе, и предоставит всем заинтересованным участникам из публичного и частного секторов возможность более полно изучить приоритеты и потенциально привлекательные пути движения вперед. Хотя, очевидно, в настоящее время существует множество противоречий в вопросе о наилучшем возможном подходе к ряду ключевых вопросов, в ряде областей также проявился консенсус, что, как хотелось бы надеяться, послужит основой для конструктивных и плодотворных обсуждений вопроса о возможном регулировании смешанных перевозок.
