

III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

А. Ответственность операторов транспортных терминалов:
компиляция комментариев правительств и международных организаций
по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов
в международной торговле:
доклад Генерального секретаря
(A/CN.9/319 и Add.1-5)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Страница</u>
[A/CN.9/319]	
ВВЕДЕНИЕ	229
КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ	
<u>Государства</u>	
Канада	230
Дания	232
Филиппины	233
Польша	234
Испания	234
Швеция	234
Союз Советских Социалистических Республик	236
Соединенные Штаты Америки	237
<u>Межправительственные международные организации</u>	
Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК)	241
Международная организация гражданской авиации (ИКАО)	242
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП)	242
<u>Неправительственные международные организации</u>	
Совет национальных ассоциаций европейских и японских судовладельцев (СЕНСА)	244
Международная палата по судоходству (МПС)	244
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА)	245
Международный комитет железнодорожного транспорта	245
Международный союз железных дорог	245
[A/CN.9/319/Add.1]	
КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ	
<u>Государства</u>	
Федеративная Республика Германия	246
Мексика	249
Марокко	252
<u>Неправительственная международная организация</u>	
Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)	259

Страница

[A/CN.9/319/Add.2]

Норвегия 260

[A/CN.9/319/Add.3]

КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ

Государства

Финляндия 261

Германская Демократическая Республика 263

Нидерланды 265

Тринидад и Тобаго 266

[A/CN.9/319/Add.4]

Международная ассоциация портов и гаваней 267

[A/CN.9/319/Add.5]

Ирландия 268

[A/CN.9/319]

ВВЕДЕНИЕ

1. Комиссия на своей семнадцатой сессии в 1984 году поручила своей Рабочей группе по международной договорной практике задачу по разработке единообразных правил об ответственности операторов транспортных терминалов 1/. Рабочая группа начала свою работу на восемнадцатой сессии в 1985 году со всеобъемлющего рассмотрения вопросов, возникающих в связи с ответственностью операторов транспортных терминалов (A/CN.9/260). На своей девятнадцатой сессии в 1986 году Рабочая группа приступила к первому обсуждению проектов статей единообразных правил, разработанных секретариатом, и подготовила проекты статей 1, 2, 3 и 4, с тем чтобы они могли служить основой для дальнейших консультаций делегаций и для ее будущей работы (A/CN.9/275). На своей десятой сессии в 1987 году Рабочая группа обсудила подготовленные ею проекты статей, и дополнительные проекты статей, пересмотренные или разработанные секретариатом (A/CN.9/287). На своей одиннадцатой сессии в 1988 году Рабочая группа рассмотрела все статьи проекта единообразных правил и рекомендовала принять единообразные правила в форме конвенции (A/CN.9/298). На этой сессии она учредила редакционную группу для включения в проект решений, принятых Рабочей группой, и для подготовки соответствующих вариантов проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле на шести языках Организации Объединенных Наций. Затем Рабочая группа рассмотрела и утвердила статьи и заголовок проекта конвенции. Проект конвенции воспроизводится в приложении I документа A/CN.9/298.

2. Комиссия на своей двадцать первой сессии в 1988 году просила Генерального секретаря препроводить проект конвенции всем государствам и заинтересованным организациям для комментариев и поручила секретариату подготовить и распространить компиляцию комментариев как можно скорее до начала двадцать второй сессии Комиссии 2/. Настоящая компиляция препровождается в осуществление этого решения Комиссии.

3. По состоянию на 18 января 1989 года секретариат получил ответы от следующих государств и международных организаций:

Государства: Канада, Дания, Филиппины, Польша, Испания, Швеция, Союз Советских Социалистических Республик и Соединенные Штаты Америки;

Межправительственные международные организации: Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна, Международная организация гражданской авиации и Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде;

Неправительственные международные организации: Совет Ассоциаций европейских и японских национальных судовладельцев, Международная палата по судоходству, Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций, Международный комитет по железнодорожному транспорту и Международный союз железных дорог.

КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ

Государства

КАНАДА

[Подлинный текст на английском языке]

1. Общие замечания

Правительство Канады приветствует возможность представить замечания по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, подготовленному Рабочей группой по международной договорной практике.

Правительство Канады отмечает, что в проекте конвенции будет запрещена договорная практика с превышением и приуменьшением пределов ответственности по сравнению с теми, которые установлены в конвенции. Однако в Канаде в настоящее время эти вопросы решаются исключительно договаривающимися сторонами. В этой связи правительство Канады организовало широкие консультации со специалистами в этой области, с тем чтобы выяснить их точку зрения на то, как эта конвенция отразится на их свободе заключать договоры. Для того чтобы согласовать мнения, высказанные в ходе этих консультаций, потребуются новые консультации с соответствующими специалистами. Вот почему настоящие замечания отражают только предварительное мнение правительства Канады по проекту конвенции.

Как операторы транспортных терминалов в Канаде, так и потребители их транспортных услуг неединодушны в своем одобрении пределов ответственности, предложенных в проекте конвенции. В целом представляется целесообразным вновь рассмотреть предложенные в проекте конвенции пределы ответственности, в том, что касается их соответствия пределам, имеющим широкое международное применение в отношении перевозчиков, особенно морских.

Правительство Канады выяснило точку зрения не только специалистов в данной отрасли, но также и мнение властей провинций и территорий Канады по поводу предмета проекта конвенции. Оно пришло к выводу, что осуществление конвенции в Канаде будет ускорено, если в нее будет включено положение о федеративном государстве.

В принципе правительство Канады не видит необходимости делать оговорки в отношении таких конвенций, как проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, если речь, разумеется, еще не идет об окончательном тексте предлагаемой конвенции.

В ходе подготовки своих замечаний правительство Канады учитывало необходимость поддерживать терминальные расходы на разумно достаточном уровне. Постатейные замечания, которые излагаются ниже, были подготовлены при том понимании, что разумная, достаточная компенсация за причиненный ущерб может способствовать созданию таких условий, в рамках которых международная торговля может развиваться и процветать. Правительство Канады считает, что конвенция должна отвечать потребностям основных участников в области, которая быстро меняется как с точки зрения применяемой технологии, так и с точки зрения сложности операций, осуществляемых операторами терминалов.

2. Постатейный комментарий

Статья 1. Определения

Необходимо дать дальнейшие пояснения тому, почему в определение термина "груз" в пункте 1(b) следует включать контейнер, особенно в том случае, если речь идет о контейнере, поставленном перевозчиком в отличие от самого груза. Если контейнеры включать в определение груза, то следует уделить внимание тому, чтобы провести различие между режимом использования контейнеров в конвенции и режимом использования содержимого этих контейнеров.

Числительное "двух", определяющее "различные государства", является излишним и его следует исключить.

Статья 2. Сфера применения

Сфера применения основывается на определениях "транспортные услуги" и "международная перевозка" и, наконец, на определении "место коммерческого предприятия" оператора, содержащимся в статье 2(a). Представляется предпочтительным применять конвенцию в тех случаях, когда транспортные услуги предоставляются в государстве, являющимся участником конвенции. Такой критерий соответствовал бы коллизионным нормам в международном частном праве, о которых говорится в пункте 2 (b), а также положениям действующих международных транспортных конвенций. В результате было бы меньше проблем с ее применением. В проекте статьи о сфере применения, возможно, указаны не все операторы транспортных терминалов в Канаде, участвующих в процессе международной торговли, что затрудняет задачу по гармонизации права международной торговли.

Статья 4: Выдача документов

В случае контейнерных перевозок груза оператору, как правило, невозможно выработать какое-то мнение в отношении точности оформления тех или иных требуемых документов на груз и его состояние. Введение процедур тщательной проверки и выдача сертификатов увеличили бы стоимость обработки контейнеров и в значительной степени снизили бы эффективность контейнерных перевозок. Отсутствие инспекции и сертификатов не вызвало чувство недовольства среди клиентов контейнерных терминалов и других лиц, заинтересованных в перевозимом в них грузе. Представляется целесообразным изъять положение о контейнерном грузе из требований, содержащихся в статье 4.

В целом выдача сертификата на поступающий груз приведет к возникновению новой ситуации и в результате может способствовать значительному повышению уровня ответственности операторов терминалов.

Еще раз следует рассмотреть необходимость требовать выдачи документа по просьбе заказчика, особенно с целью уточнения применения опровергаемой презумпции в пункте 2.

Статья 5. Основания для ответственности

Добавление в статью 5 слов "с учетом статьи 10" представляется целесообразным, с тем чтобы этой ссылкой указать на право оператора удерживать груз при определенных обстоятельствах.

Статья 6. Пределы ответственности

Проект конвенции может получить более широкое признание, если стандартные пределы ответственности, которые он устанавливает, будут сопоставимы с преобладающими пределами ответственности, применяемыми по отношению к перевозчикам, особенно к морским.

Вполне возможно, что для контейнеров следует установить отдельные пределы ответственности, с тем чтобы при определении ответственности на основе веса груза вес контейнера не добавлялся к весу его содержимого.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

В данном пункте, по-видимому, проводится мысль о том, что оператор теряет право на защиту в виде пределов ответственности, которые должны быть установлены в соответствии с конвенцией, за свои собственные, а также за преступные или деликатные или полуделикатные действия агентов или служащих, выходящие за рамки их служебных обязанностей. Цели гармонизации текста проекта и широкого признания конвенции можно лучше всего помочь в том случае, если оператор лишится права ограничивать ответственность только тогда, когда будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены его собственными действиями или упущениями, продиктованными намерением причинить утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки. В такое правило должны быть включены действия или упущения служащих или агентов, действующих в рамках своих служебных обязанностей, но не действия или упущения служащих и агентов, совершенные с превышением таких рамок. Если это будет достигнуто, то режим ответственности, который должен быть установлен проектом конвенции, будет аналогичен в этом отношении режиму ответственности, установленному Гаагскими, Гаагскими/Висбийскими и Гамбургскими правилами.

Статья 9. Специальные правила в отношении опасных грузов

Отсюда имплицитно вытекает, что оператор может не принять меры предосторожности, перечисленные в пункте 9 (а) в тех случаях, когда груз имеет маркировку как опасный или когда оператор знает, что груз является опасным. Представляется разумным такое положение, когда оператор будет иметь четкое разрешение принять подобные меры предосторожности даже в тех случаях, когда он знает, что грузы являются опасными или когда они должным образом маркированы, вследствие того, что могут иметь какие-то скрытые дефекты, или представлять скрытую опасность сами грузы или их упаковка либо вследствие неправильного действия третьей стороны.

Статья 10. Обеспечительные права в отношении грузов

В соответствии с положениями ряда законодательств Канады оператор в настоящее время имеет право удерживать контейнер, а также грузы. Таким образом, настоящая статья, которая нацелена на то, чтобы оказывать содействие операторам, поставит некоторых канадских операторов в более затруднительное положение, чем они находятся сейчас в соответствии с действующим законодательством.

Взаимосвязь, создаваемая в настоящей статье между оператором и владельцем грузов, не рассматривается где-либо в другом месте проекта конвенции. Из других статей ясно вытекает, что оператор является посредником. При нормальных обстоятельствах оператор не будет иметь никаких отношений с владельцем и нередко не будет знать или стремиться узнать, кто является владельцем. Кроме того, в случае международных операций нередко становится щекотливым вопрос о том, кто является владельцем и когда правовладение переходит к другому лицу. Вопрос заключается в том, не следует ли оператору пытаться решить этот вопрос или в качестве альтернативы ожидать решение суда прежде, чем воспользоваться своим правом удерживать груз. Вопрос также состоит в том, следует ли оператору направлять уведомление владельцу до осуществления им своего права удерживать груз.

Статья 11. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

Чтобы избежать неопределенности в тех случаях, когда речь идет о комбинированных транспортных операциях или контейнерном грузе, подпункт 1 пункта 11 можно было бы изменить следующим образом: "лицу, уполномоченному принять грузы от оператора".

Подпункт 2 пункта 11 можно было бы изменить следующим образом: "если уведомление оператору не сделано..."

Статья 12. Исковая давность

В подпункте 5 пункта 12 оператор оказывается в положении значительного риска в случае принятия против него действий по регрессному иску. Представляется необходимым провести дальнейшее изучение вопроса о сроке исковой давности, ибо если судить по проекту конвенции, иск о возмещении можно предъявить через несколько лет после выполнения транспортных услуг оператором при условии, что он предъявляется в течение 90 дней после урегулирования или разрешения основного иска. Представляется целесообразным установить более ограничительный срок для предъявления регрессного иска. Чтобы уменьшить долю риска для оператора, к данному положению можно было бы добавить, как альтернативный вариант, положение о соблюдении правил судебно-правовой процедуры того государства, где было возбуждено судебное разбирательство.

ДАНИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Прежде чем обратиться к некоторым конкретным обстоятельствам, касающимся отдельных статей проекта конвенции, правительство Дании хотело бы подчеркнуть, что оно всецело одобряет любую попытку содействовать прогрессивной гармонизации и унификации права международной торговли.

Однако следует помнить, что окончательная позиция правительства Дании по вопросу о возможной ратификации настоящей конкретной конвенции будет зависеть от окончательного решения в отношении Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (так называемые "Гамбургские правила") и Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках 1980 года (так называемая "Конвенция о смешанных перевозках"). Правительство Дании еще не приняло решения в отношении возможной ратификации этих конвенций.

Настоящий комментарий по отдельным статьям проекта конвенции представлен без ущерба для любой окончательной позиции, которую правительство Дании выработает по данному вопросу.

Название конвенции

Проект конвенции касается не только ответственности операторов транспортных терминалов, но также и вопроса об обеспечительных правах операторов в отношении грузов. Поэтому было бы целесообразно отразить этот момент в основном названии конвенции.

Статьи 1 и 2. Определения и сфера применения

Сфера применения не имеет полной ясности. Следует считать пределом периода ответственности фактический период "складирования", с тем чтобы избежать малейшей вероятности риска коллизии проекта с другими транспортными конвенциями.

Статья 6. Пределы ответственности

Представляется проблематичным, что указанные в настоящей статье пределы ответственности будут различными в зависимости от того, осуществляется ли международная перевозка грузов морем или по внутренним водным путям. Кроме того, совершенно необходимо, чтобы пределы ответственности согласовывались с пределами ответственности, закрепленными в других транспортных конвенциях.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Не понятно, почему статья 8(1) идет дальше в ограничении ответственности, чем аналогичные положения в Гамбургских правилах (статья 8(1)) и в Конвенции о смешанных перевозках (статья 21(1)), в том смысле, что она ведет к неограниченной ответственности оператора в случае утраты, повреждения или задержки груза вследствие проявленной оператором грубой халатности или упущения со стороны его служащих или агентов с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 10. Обеспечительные права в отношении грузов

Возможно, следует четко указать, что удержание оператором и последующая продажа грузов не может идти дальше, чем обеспечение его фактических расходов и исков.

Статья 12. Исковая давность

Предлагаемый срок ограничения в два года не соответствует положениям других действующих транспортных конвенций, как и положение о регрессном иске в подпункте 5. Предпочтительно установить в этой связи необходимое соответствие.

ФИЛИППИНЫ

[Подлинный текст на английском языке]

Общий комментарий

Проект конвенции является своевременным. Крайне необходимо установить права и обязанности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Положения проекта конвенции будут служить соответствующим руководством для участвующих сторон.

Конкретный комментарий

Статья 12. Исковая давность

В статью 12, возможно, необходимо включить положение, разрешающее сторонам в арбитражном разбирательстве прийти к согласию в отношении места арбитража, языка арбитража, выбора арбитров, процедурного права (например, ЮНСИТРАЛ, МПТ или Правила ААА) и конкретного основного законодательства, которое надлежит применять в том или ином споре.

ПОЛЬША

[Подлинный текст на английском языке]

Вопреки принципам, сформулированным в Конвенции о морской перевозке грузов (1978 год) и Конвенции о международных смешанных перевозках (1980 год), ответственность оператора совершенно правильно была расширена, чтобы охватить также ответственность его служащих или агентов. В данном случае оператор теряет право на ограничение своей ответственности.

В данном контексте следует упомянуть, что в статье № 474 гражданского кодекса Польской Народной Республики также говорится об ответственности дебитора за действия или упущения третьей стороны, которой поручено выполнить эту обязанность или которой оказывается в этом помощь.

Существуют серьезные опасения в отношении принципов ответственности в том, что касается ущерба, причиненного самому контейнеру.

В частности, не ясно, относится ли "... килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза..." к самому контейнеру и каким образом будет определяться вес контейнера (с его содержимым или без такового).

Расширение пределов ответственности оператора приведет к повышению ставок за обслуживание, а также страховых премий. Определенные опасения возникают также в отношении предела в один день, установленного для уведомления об утрате или повреждении.

ИСПАНИЯ

[Подлинный текст на испанском языке]

Первое замечание

Статья 7, пункт 3, первая строка:

Перед словом "суммы" в конце данной строки вставить слово "аккумулированные".

Предлагаемое замечание позволит внести большую ясность в данную формулировку, которая является двусмысленной в отношении того случая, когда истец может превысить пределы ответственности, предусмотренные конвенцией.

Второе замечание

Статья 8, пункт 1, последняя строка:

В конце данного пункта следует добавить следующую заключительную фразу: "... во всех случаях, когда это происходило во время выполнения им своих договорных обязательств".

Предлагаемое добавление обеспечивает равноправное решение в отношении утраты оператором своего права на ограничение ответственности.

Основа ответственности оператора и ее пределы в случае преступных нарушений, совершенные его подчиненными, зиждется, среди прочего, на традиционной концепции "culpa in eligendo". Разумеется, его вина не может быть беспредельной в тех случаях, когда преступные действия его служащего или агента наносят ущерб его клиенту не только в случае выполнения ими своих профессиональных обязанностей, но и в случае их нарушения. В этом последнем случае оператор транспортного терминала должен иметь возможность воспользоваться пределом ответственности.

ШВЕЦИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Общие замечания

Правительство Швеции приветствует работу, проделанную Рабочей группой по международной договорной практике. Проект конвенции представляет собой твердую основу для дальнейших усилий по разработке режима ответственности для операторов транспортных терминалов.

Правительство Швеции осознает и вместе с тем хотело бы отметить, что проект конвенции представляет собой компромисс между различными точками зрения и различными правовыми системами. Вот почему те средства, которые были выбраны для решения различных проблем, не обязательно являются выражением той позиции, которую правительство Швеции предпочло бы прежде всего.

Однако в целом можно согласиться с настоящим проектом, если учесть всю важность цели, во имя которой создается режим ответственности в данной области транспортного права и ликвидируются существующие белые пятна в цепочке транспортных услуг.

Что касается формы предлагаемого режима, Рабочая группа рекомендовала принять конвенцию. На предварительных этапах своей деятельности Рабочая группа рассматривала также форму типового закона.

При выборе одного из этих двух вариантов важную роль сыграл тот факт, что еще ни Гамбургские правила, ни Конвенция о смешанных перевозках, которые в значительной степени послужили образцом для подготовки предлагаемой конвенции, еще не вступили в силу. Однако при окончательном выборе этот фактор не должен играть решающую роль. Основная задача заключается в том, чтобы добиться по возможности максимального единообразия в области транспортного права.

Правительство Швеции может согласиться с тем, что данный режим ответственности сформулирован в виде конвенции. Для тех государств, которые не готовы согласиться с этим решением и с обязательным международно-правовым характером конвенции, предлагаемая конвенция может служить в качестве модели для разработки национального законодательства. Такие государства могут позднее принять решение в отношении ратификации конвенции. Такой путь может также способствовать достижению большего единообразия в этой области права.

После этих общих замечаний правительство Швеции хотело бы сделать ряд комментариев по некоторым предлагаемым статьям конвенции с учетом, как уже говорилось выше, того факта, что они представляют собой хорошо продуманные компромиссные решения.

Комментарий по конкретным статьям

Статья 1

а) Одно из требований к лицу, являющемуся оператором транспортного терминала, состоит в том, что он обязуется "принять груз"... и т.д. Значение выражения "принять груз" следует пояснить, с тем чтобы не оставить никаких сомнений относительно того, в какой ситуации применяется или не применяется данный режим. Так, например, чтобы обеспечить применение настоящих правил, требуются ли от оператора какие-либо действия в отношении получения грузов или будет достаточно того, что эти грузы оставляются на пирсе в ожидании дальнейших инструкций об их месте назначения и т.д.?

б) В некоторых случаях является неясным определение понятия "груз". Так, например, включает ли это понятие перевозимых животных и мебель (сравни с пунктом 4 статьи 1 Конвенции о смешанных перевозках) В этой связи необходимы определенные уточнения.

е) f) Рассматриваемые в этих пунктах определения исключают возможность использования устных уведомлений и просьб, о которых говорится в ряде проектов статей конвенции. Правительство Швеции не поддерживает данное исключение. Целесообразнее, чтобы соответствующие стороны сами решали вопрос о том, какую форму уведомления использовать в соответствии с существующей торговой практикой и каким образом защитить свои интересы. Требование в отношении конкретной формы в дальнейшем привело бы к путанице в тех правовых системах, а такая система имеет применение в Швеции, в которых решение по данному вопросу принимает суд на основании показаний, представленных ему свидетелем в письменной или устной форме.

Статья 2

Настоящие правила применимы только к грузам, являющимся объектом международной перевозки. Исходя из логических соображений, можно возразить, что данное решение не является лучшим. Можно было бы применить различные правила к аналогичным грузам на терминале в зависимости от места их назначения. Это могло бы привести к путанице, а также к тому, что "национальные грузы" обрабатывались бы с меньшей заботой, чем грузы, направляемые за границу. Однако правительство Швеции не будет возражать против предлагаемого решения.

Статья 3

Что касается используемых слов "принятие в свое ведение", можно было бы привести те же самые аргументы, что и в отношении статьи 1.

Период ответственности за груз истекает с того момента, когда оператор передал его или "вручил" лицу, уполномоченному принять его. С точки зрения клиента это правило представляется очень строгим. Оно подразумевает, что оператор не должен принимать в свое ведение груз или нести за него ответственность, в том случае если груз забирается с задержкой, а не в согласованный период времени. Можно было бы возразить, что нельзя допускать такое положение, когда ответственность оператора, прекращается в том случае если он не уведомил получателя и не призвал его забрать поступивший груз. Если идея нынешней формулировки состоит в том, чтобы исключить такие случаи, когда терминалы используются для длительного хранения, то в этом случае, разумеется, можно было бы действовать с помощью такой практики, как повышение тарифных ставок за хранение груза.

Статья 5

Слово "утрата" во вступительной фразе пункта 1 "оператор несет ответственность за ущерб, нанесенный в результате утраты или повреждения груза" вполне может быть истолковано и было истолковано, как включающее понятие последующей утраты. С учетом этого обстоятельства было отмечено, что такое положение делает пределы ответственности операторов неопределенными. Однако в Рабочей группе, возможно, решили, что факт получения или неполучения истцом возмещения за последовавшую утрату в каждом конкретном случае будет зависеть от норм применимой правовой системы. Поскольку данная формулировка вызвала определенные сомнения, целесообразно будет в дальнейшем еще раз рассмотреть данный пункт.

Статья 6

Правительство Швеции может поддержать предложенный в пункте 1 подход, который подразумевает установление предела ответственности за 1 кг груза и не базируется в качестве альтернативы на количестве мест или единиц отгрузки. Что касается доводов в пользу данного решения, правительство Швеции хотело бы сослаться на те положения, которые содержатся в докладе Рабочей группы о работе ее десятой сессии, проходившей в Вене (E/CN.9/287, пункт 34).

В настоящий момент правительство Швеции хотело бы зарезервировать свою позицию в отношении конкретных величин пределов ответственности. Однако оно желает подчеркнуть, что эти величины должны быть скорректированы по отношению к другим величинам пределов ответственности в области транспортного законодательства, с тем чтобы операторы и перевозчики имели возможность предъявлять регрессные иски на взаимной основе.

Кроме того, представляется важным отметить, что окончательное решение в отношении величин пределов ответственности, помимо прочего будут зависеть от того, какими будут положения об оговорках, которые предстоит разработать Комиссии (сравни пункты 45 и 96 доклада Рабочей группы о работе ее одиннадцатой сессии - A/CN.9/298).

Заключительные замечания

По мнению правительства Швеции, было бы желательно включить в проект конвенции правила, которые обязали бы оператора страховать свою ответственность. Однако предложения о таком обязательстве не встретили большой поддержки в Рабочей группе, а ведь режим ответственности, к сожалению, может оказаться ослабленным, в том случае если оператор не будет иметь финансовых средств для удовлетворения предъявленных ему исков.

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

[Подлинный текст на русском языке]

Хотя в целом указанный проект служит приемлемой основой для обсуждения на двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ, представляется уместным, однако, высказать по некоторым его положениям следующие соображения, которые могут быть рассмотрены в ходе предстоящего обсуждения с отражением соответствующих выводов, либо в самом тексте проекта конвенции, либо в докладе Комиссии.

1. В то время как пункт 1 статьи 4 конвенции предусматривает указание оператором "состояния" принимаемого им от заказчика груза, в пункте 2 той же статьи говорится о том, что в отсутствие подобного указания груз считается принятым "в хорошем по внешнему виду состоянии". Не было ли целесообразным, во избежание каких-либо различных толкований, предусмотреть в пункте 1, что в том случае, когда оператор указывает состояние груза, он вправе, в частности, сделать это, основываясь лишь на внешнем виде принимаемого груза? Хотя, разумеется, не исключается и более обстоятельная характеристика оператором состояния принимаемого груза, справедливо считать, что оператор выполнил свою функцию и тогда, когда ограничил свое указание ссылкой на внешнее состояние груза.

2. Согласно пункту 4 статьи 6, оператор "может согласиться" на увеличение "пределов ответственности, предусмотренных в пунктах 1, 2 и 3" данной статьи. В проекте конвенции, однако, не уточняется, когда или в какой форме может быть выражено такое "согласие". Не было ли целесообразным дополнить этот пункт ссылкой на то, что в случае, когда такое согласие, коль скоро оно было выражено в письменной форме в любое время до утраты, повреждения или задержки со сдачей груза оператором, превращается в его обязательства?

3. В пункте 3 статьи 7 установлена невозможность взыскания заказчиком больших сумм, чем "пределы ответственности, предусмотренные в настоящей конвенции". Такое ограничение с точки зрения толкования охватывает, по-видимому, и тот случай, когда оператор в силу пункта 4 статьи 6 принял на себя более высокие пределы ответственности. Во избежание сомнений, и в целях большей точности было бы полезно рассмотреть вопрос о дополнении пункта 3 статьи 7 ссылкой и на пункт 4 статьи 6.

4. В отличие от других транспортных конвенций, в том числе ст.13 Конвенции Организации Объединенных Наций о морских перевозках грузов, статья 9 проекта новой конвенции не предусматривает прямо, что при передаче опасного груза заказчик должен нести обязанность и ответственность в части уведомления об этом оператора. Хотя и понятно, что в случае с оператором речь идет о ситуации, отличной от той, когда опасный груз непосредственно грузится на морское судно или иное транспортное средство, ссылка на обязанность и ответственность заказчика может быть тем не менее целесообразной и в данном проекте, в том числе и по соображениям экологической защиты. Кроме того, оправдано ли освобождать оператора от выплаты компенсации лишь за "повреждение или уничтожение" опасного груза?

5. В подпункте (b) статьи 9 речь идет лишь о праве самого оператора на получение компенсации всех тех расходов, которые он может понести, принимая меры предосторожности, в том числе по уничтожению опасного груза. Данное положение, как следует понимать, ни в какой мере, однако, не означает устранения ответственности заказчика перед владельцами других находящихся на терминале грузов, ущерб которым мог бы быть причинен опасным грузом. Такое понимание, вытекающее из предметной сферы применения конвенции (пункт 1 статьи 2), было бы целесообразно зафиксировать, если и не в тексте статьи 9, то по крайней мере в докладе ЮНСИТРАЛ, посвященном обсуждению проекта.

В том случае если обсуждение всего проекта новой конвенции будет завершено на двадцать второй сессии ЮНСИТРАЛ, представлялось бы необходимым в ходе ее работы создать редакционную группу, поручив ей окончательную отработку текста проекта для обеспечения его аутентичности на всех языках.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

[Подлинный текст на английском языке]

I. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

A. Период ответственности оператора терминала: восполнение пробелов.

Цель настоящего документа заключается в том, чтобы восполнить пробелы в существующих правовых режимах. Тем не менее не все пробелы эффективно выполняются. В этой связи мы предлагаем внести серьезное изменение в статью 3, в которой говорится о периоде ответственности оператора терминала за груз "с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или вручения лицу, уполномоченному принять его". Эта формулировка всецело не закрывает пробел между оператором терминала и морским перевозчиком в тех странах (как, например, Соединенные Штаты Америки), в которых продолжают действовать Гаагские правила. Таким образом, мы поддреживаем формулировку, которая сделала бы новый документ применимым в тех случаях, когда другой режим не имеет применения. Мы предлагаем следующую формулировку статьи 3 в отношении периода ответственности:

"Оператор несет ответственность за груз с момента, когда прекращается применение применимых норм права, регулирующего перевозку, до момента, когда начнут применяться нормы, применимые к последующей перевозке".

Соединенные Штаты Америки будут приветствовать другие формулировки, которые будут содействовать цели увязки применения Гаагских правил с применением режима оператора терминала. Однако мы решительно настаиваем на необходимости рассмотреть применение Гаагских правил. Если этот пробел не перекрыть, то режим оператора терминала будет серьезно ослаблен.

Нам могут возразить, что режим оператора терминала должен быть нацелен на то, чтобы только соответствовать Гамбургским правилам. Мы не согласны с этим. Документ, посвященный ответственности оператора терминала, не следует рассматривать как своего рода продолжение Гамбургских правил. Это совершенно независимый международно-правовой документ. Мы считаем, что режим оператора терминала должен быть направлен на его практическое применение до такого момента, когда начинает применяться тот или иной режим перевозки. Если этот документ будет разработан таким образом, что он будет сочетаться как с Гаагскими, Висбийскими или Гамбургскими правилами, то он станет более универсальным по характеру и таким образом станет более приемлемым для большего количества государств.

В. Применение проекта документа к стивидорам, которые подпадают под применимые нормы права, регулирующего перевозку

Этот вопрос связан с предыдущим вопросом. Соединенные Штаты Америки считают режим ответственности оператора терминала самостоятельным, отличным от других режимов ответственности перевозчиков. Исходя из этого, режим оператора терминала не может и не должен быть применен в тех случаях, когда применяются нормы права, регулирующего перевозку.

Морские перевозчики установили определенную степень единообразия, предусмотрев в своих коносаментах такое положение, при котором каждый экспедитор груза, сопровождаемого коносаментом, получает право на защиту, предоставляемую перевозчику по условиям коносамента. Можно предположить, что перевозчики и стивидоры могут договориться между собой о том, что расходы на погрузку и разгрузку судана можно сократить путем отказа от двойного страхования. Однако по этому вопросу пока еще не существует единообразия в рамках прецедентного права. Так например, операторы терминалов в портах погрузки и разгрузки груза, перевозимого на условиях коносамента от одного порта до другого порта, являются такими операторами терминалов и плюс еще другие операторы внутренних терминалов, обрабатывающие груз, проходящий по коносаментам о смешанных перевозках, подпадают под те же самые правила об ответственности. К ним применяется тот же режим, что и к перевозчикам. Операторы терминалов, включая стивидоров, предпочли бы иметь единообразный режим об ответственности, что можно было бы обеспечить путем включения в документ положения о коносаменте.

Вот почему Соединенные Штаты Америки предлагают изменить последнее предложение статьи 1(а) следующим образом:

"Однако лицо не считается оператором в той мере, в какой оно несет ответственность за груз в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку".

Это изменение позволило бы стивидорам, обрабатывающим грузы в соответствии с коносаментами о морской перевозке, которые наделяют их правами, предоставленными перевозчикам, иметь в соответствии с предлагаемой конвенцией аналогичные права, что и перевозчики.

II. ПОДРОБНЫЕ КОММЕНТАРИИ

Статья 1

1. См. комментарий в подпункте В пункта I выше.
2. Соединенные Штаты Америки не считают, что предлагаемая конвенция распространяется на склады контейнеров, где хранятся и ремонтируются пустые контейнеры. Эта точка зрения основывается на определении термина "груз", который включает те контейнеры, в которых груз "объединен или упакован". Текст предлагаемой конвенции должен четко отразить это толкование.

3. Традиционные бумажные документы заменяет новая безбумажная система, называемая "Электронный обмен данными в упавлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ)". Электронный обмен документами осуществляется быстрее, безопаснее и при меньших расходах, чем традиционные бумажные документы. ЮНСИТРАЛ, Совет таможенного сотрудничества (СТС) и Экономическая комиссия для Европы занимаются координацией универсального внедрения системы ЭДИФАКТ, большинство стран вводит у себя безбумажную документацию.

Соединенные Штаты Америки поддерживают идею применения безбумажной документации и предлагают всю документацию по конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов приспособить к системе компьютерной связи, чтобы обойтись без бумаги. Существует настоятельная необходимость в том, чтобы термины "уведомление" и "запрос" в пунктах (е) и (f) статьи 1 подработать с учетом системы безбумажной связи.

Статья 2. Сфера применения

Без комментариев.

Статья 3. Период ответственности

См. комментарий в подпункте А пункта 1 выше.

Статья 4. Выдача документа

В подпункте 1(а) статьи 4 устанавливается слишком обременительная процедура документирования груза для операторов терминалов, особенно для стивидоров, которые нередко обрабатывают грузы лишь на протяжении всего нескольких минут. Вот почему Соединенные Штаты Америки предлагают в отношении подпункта 1(а) предусмотреть простую приемку груза без дальнейших требований в отношении описания условий и количества груза. Вследствие этого следует в подпункте 2 исключить ссылку на подпункт 1(а).

Согласно подпункту 1(b) статьи 4, от оператора терминала не требуется открывать находящиеся в его ведении опломбированные контейнеры. Оператору не требуется выяснять состояние и количество полученного груза "в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки".

Аналогичная ситуация для оператора терминала имеет место в соответствии с подпунктом 1(а), который должен "удостоверить получение им груза, подписав представленный заказчиком документ". Этот оператор терминала также не должен вскрывать опломбированные контейнеры для выяснения состояния и количества полученного груза. Вот почему Соединенные Штаты Америки предлагают к подпункту 1(а) добавить слова "в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки".

Статья 5. Основания для ответственности

В настоящее время без комментариев.

Статья 6. Пределы ответственности

Соединенные Штаты Америки считают, что пределы ответственности должны быть установлены на конференции на дипломатическом уровне. Однако мы считаем, что стивидоры должны находиться на одном уровне с перевозчиками. Именно по этой причине Соединенные Штаты Америки поддержат предел ответственности за одно место груза, принятого при морской перевозке. Однако с принятием предела ответственности за одно место груза мы согласны на определение "место", которое исключает контейнер, когда находящиеся в нем отдельные места груза должным образом описаны в коносаменте.

Статья 7. Применение в отношении внедоговорных исков

В настоящий момент без комментариев.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Соединенные Штаты Америки считают, что подход к концепции утраты пределов ответственности, содержащейся в Гамбургских правилах, не должен быть принят в Конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов как догма. Дело в том, что предмет Конвенции об ответственности операторов терминалов отличается от предмета Гамбургских

правил. Так, например, в этой конвенции и речи не идет о безответственной навигации, в то время как эта концепция является вещественным предметом торга на переговорах о Гамбургских правилах. В этой связи Соединенные Штаты Америки считают, что государства-участники должны по-новому взглянуть на вопрос об утрате права на ограничение ответственности и решить, что является лучшим для операторов терминалов. Комиссия должна рассмотреть экономическую эффективность и страховые преференции при определении того, должны ли утрачиваться пределы ответственности.

Кроме того, Соединенные Штаты Америки предлагают пояснить пункт 1 статьи 8, с тем чтобы не было никакого сомнения в том, что этот пункт ограничивается сферой деятельности самого оператора, его служащих или агентов и не применяется к независимым подрядчикам.

Статья 9. Специальные правила в отношении опасных грузов

В настоящее время без комментариев.

Статья 10. Обеспечительные права в отношении грузов

Оператору терминала временами приходится испытывать неудобства в связи с невостребованием грузов, которые занимают место, необходимое для других целей. В этой связи Соединенные Штаты Америки предлагают добавить сюда новый подпункт, в котором должно быть заявлено, что оператор терминала может рассматривать грузы, находящиеся в его ведении, брошенными, если не объявится владелец в течение 30 (тридцати) дней после i) того дня, до которого оператор согласился хранить грузы, или ii) той даты, когда оператор представил уведомление о наличии грузов лицу, уполномоченному принять грузы.

Статья 11. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

В соответствии с подпунктом (b) статьи 11 требуется предоставлять уведомление о неочевидном повреждении в течение семи дней после дня, когда груз прибыл к месту конечного назначения, но ни в коем случае не позднее, чем через 45 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его. Опыт показывает, что практически груз может прибыть к месту конечного назначения гораздо позднее, чем через 45 дней, и быть подвергнутым осмотру на предмет скрытой утраты или повреждения. В этой связи Соединенные Штаты Америки предлагают установить срок в 90 дней, с тем чтобы обеспечить необходимое время для конечного приемщика груза для осмотра груза на предмет скрытой утраты или повреждения.

Статья 12. Исковая давность

В настоящее время без комментариев.

Статья 13. Договорные условия

Настоящую статью следует пояснить, с тем чтобы обеспечить соответствие с принципом, сформулированным в подпункте (a) статьи 1, когда перевозчик может нанять оператора терминала в качестве хранителя груза. Если оператор терминала решит заключить такую договоренность с морским перевозчиком, то будут иметь применение соответствующие применимые нормы права, регулирующего перевозку. (См. обсуждение данного вопроса в пункте 1 выше.) Вследствие этого Соединенные Штаты Америки предлагают пояснить статью 13 оговоркой относительно того, что право на продление коносамента для операторов терминала исключается из запрещения в отношении договорных положений.

Статья 14. Толкование конвенции

В настоящее время без комментариев.

Статья 15. Международные транспортные конвенции

Настоящая статья является одновременно неясной и ненужной. Это всего лишь повторение и измененная формулировка принципа, который Соединенные Штаты Америки предлагают для подпункта (a) статьи 1 в том смысле, что лицо не считается оператором терминала в том объеме, в каком оператор несет ответственность за грузы в рамках применимых норм права, регулирующего перевозку. Нет никакой необходимости пересказывать этот принцип в статье 15, если твердо заявить об этом принципе, как предлагают Соединенные Штаты Америки в пункте 1 выше. Исходя из этого, Соединенные Штаты Америки предлагают исключить статью 15.

Статья 16. Расчетная единица

В настоящее время без комментариев.

Статья 17. Пересмотр пределов ответственности

В настоящее время без комментариев.

Межправительственные международные организации

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА (ЭКЛАК)

[Подлинный текст на английском языке]

[Во вступительных замечаниях к своим комментариям по проекту конвенции наша организация направляет свои поздравления по поводу тщательно подготовленного международно-правового документа, который должен получить широкое признание.]

Статья 1. Определения

Определение в подпункте (с) статьи 1, как представляется, имеет две части, которые, по-видимому, не связаны друг с другом. Во-первых, "международная перевозка" означает "... любую перевозку, при которой в момент принятия груза оператор определяет, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах...", за которой непосредственно следует формулировка "... в момент принятия груза". Независимо от того, имеется ли последняя часть, "международная перевозка", как представляется, должным образом определена для целей проекта конвенции. Более того, последняя часть подпункта (с) может рассматриваться как ограничительный фактор определения "международная перевозка"; другими словами, "международная перевозка" между двумя различными государствами не подпадает в сферу применения проекта конвенции, если грузы не приняты оператором транспортного терминала (ОТТ). Таким образом, можно рассмотреть вопрос, охватывается ли должным образом вторая часть подпункта (с) подпунктом (а) "Оператор транспортного терминала", в котором предусматривается, что "... лицо, которое ... принять груз, являющийся объектом международной перевозки...".

Статья 4. Выдача документа

В проекте конвенции не предусматриваются специальные стандарты для сохранения грузов. Такие стандарты подразумеваются и представляются удовлетворительными, если грузы доставлены ОТТ в таком же состоянии, в каком они были им получены. Возможно, целесообразно было бы включить положение, в котором говорилось бы, что любые стандарты сохранения, которые может потребовать потенциальный депонент сверх настоящей имплицитной нормы, должны быть определены в соглашении между ним и ОТТ.

Статья 10. Обеспечительные права в отношении грузов

В пункте 2 ограничивается право ОТТ удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия или "... эквивалентная сумма передана на хранение взаимно приемлемой третьей стороне или в официальное учреждение ...". Нам в определенной степени трудно разобраться точно в том, что имеется в виду в проекте конвенции под термином "официальное учреждение". Что это - центральный банк страны? Будет ли "официальное учреждение" названо договаривающейся стороной конвенции? Для решения этих и других трудностей вы, возможно, пожелаете рассмотреть вопрос о включении в статью 1 определения "официальное учреждение".

В пункте 3 имеются две трудности. Формулировка первого предложения является неясной. Означает ли фраза "... оператор имеет право продать груз ... в пределах, допускаемых правом ..." количество груза, которое может быть продано или существование национального режима, который предусматривает его продажу? Для уточнения этого важного положения вы, возможно, пожелаете рассмотреть возможность изменения данного предложения, с тем чтобы оно гласило "... оператор имеет право продать часть или весь груз ... в соответствии с законодательством государства".

Второе предложение пункта 3 исключает продажу ОТТ контейнеров, принадлежащих лицам, не являющимся перевозчиками или грузоотправителями, за исключением случаев ремонта или усовершенствования контейнеров, осуществляемого ОТТ, при условии, что они принадлежат перевозчикам либо грузоотправителям, которым предоставляются "транспортные услуги" в соответствии с определением, содержащимся в подпункте (d) статьи 1. В подпункте (b) статьи 1 определение "груз" включает и контейнеры, что возлагает ответственность на ОТТ за хранение контейнеров, полученных им от лиц, не являющихся перевозчиками и грузоотправителями.

Последняя часть второго предложения пункта 3, как представляется, не связана с общей сферой применения проекта конвенции. В соответствии с этим положением ОТТ разрешается продавать контейнеры, принадлежащие лицам, не являющимся перевозчиками или грузоотправителями, если такие контейнеры были отремонтированы или усовершенствованы ОТТ. Если ОТТ предлагает услуги по ремонту и совершенствованию контейнеров в добавление к "транспортным услугам", то он занимается двумя разными видами деятельности. С одной стороны, ОТТ получает, хранит и доставляет грузы, которые могут включать контейнеры; и с другой стороны, он может ремонтировать и совершенствовать контейнеры. В первом случае документ, выданный в соответствии со статьей 4 и/или традиционной торговой практикой, будет регулировать его деятельность, а в последнем случае между владельцем контейнеров и ОТТ будет заключен договор. Что касается дополнительной информации о таком договоре, мы хотели бы обратить ваше внимание на страницы 79-82 прилагаемого документа, озаглавленного Establishing container repair and maintenance enterprises in Latin America and the Caribbean ("Создание предприятий по ремонту и обслуживанию контейнеров в Латинской Америке и Карибском бассейне") (E/СЕРPAL/G.1243) и изданного в мае 1983 года. [На двух указанных страницах содержится текст соглашения со складским учреждением, который не воспроизводится здесь.] Эта фраза может также иметь значительные расхождения в толковании проекта конвенции. Так, например, имеет ли ОТТ право на пределы ответственности в соответствии со статьей 6 в тех случаях, если он отремонтировал или усовершенствовал контейнеры? Необходимо, как представляется, рассмотреть вопрос об изменении формулировки или исключение этой части предложения.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

[Подлинный текст на английском языке]

Проект конвенции был рассмотрен компетентными должностными лицами ИКАО. У них нет особых комментариев, и вместе с тем они отмечают, что проект конвенции с правовой точки зрения является хорошо сбалансированным, солидным документом, в котором, как представляется, охвачены практически все известные аспекты ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Отмечено, что различные документы Варшавской системы, касающиеся международной перевозки воздушным путем, были сохранены для возможного включения в проект конвенции в том, что касается пересмотра пределов ответственности.

ПРОГРАММА ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ (ЮНЕП)

[Подлинный текст на английском языке]

В проекте конвенции ЮНСИТРАЛ [проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле] полностью разделяется озабоченность ЮНЕП по поводу опасных последствий для экологии торговли вредными отходами производства. В этой связи наши комментарии ограничатся именно этим аспектом проекта.

В последние годы получила распространение международная торговля опасными для здоровья отходами производства. Рабочая группа экспертов по правовым и техническим вопросам ЮНЕП, наделенная мандатом на подготовку глобальной конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов, работает вот уже более года с целью подготовки глобальной конвенции по этому вопросу. На одном из последних заседаний Рабочей группы, состоявшемся в Женеве (7-16 ноября 1988 года), Директор-исполнитель в своем обращении к Рабочей группе указал на существование многочисленных и самых разнообразных национальных и международных соглашений и постановлений, касающихся перевозки и транспортировки опасных грузов. Он подчеркнул, что цель конвенции должна состоять в том, чтобы установить такие меры контроля, которые позволят:

1. в значительной степени сократить получение опасных отходов и таким образом исключить необходимость для их перевозки;

2. серьезно затруднить практику получения одобрения на перевозку опасных отходов с единственной целью уменьшить до минимума их трансграничную перевозку и обеспечить, чтобы такая перевозка разрешалась только в том случае, когда экологически в равной степени или целесообразнее избавляться от таких отходов в удалении от места, а не непосредственно на месте их производства; и

3. обеспечить, чтобы все, что перевозится в международных масштабах и в конечном итоге удаляется в условиях, в максимальной степени безопасных для окружающей среды.

Вот почему проект ЮНЕП в первую очередь уделяет внимание уведомлению, правам и обязанностям экспортирующих и импортирующих государств, государств транзита, а также обеспечению самым безопасным для окружающей среды методам ликвидации опасных отходов. Что касается безопасности самой транспортировки, проект ЮНЕП в основном построен на существующих международных механизмах контроля за транспортировкой опасных грузов. В статье IV проекта ЮНЕП, озаглавленной "Общее обязательство", в частности, предусматривается: "Договаривающиеся стороны:

- a) запрещают всем лицам в соответствии со своим национальным законодательством перевозку или удаление опасных отходов, являющихся объектом трансграничной перевозки, если только эти лица не получили разрешения или согласия на проведение таких операций;
- b) требуют, чтобы опасные отходы, являющиеся предметом трансграничной перевозки, упаковывались, маркировались и транспортировались в соответствии с общепринятыми и общепризнанными международными правилами и нормами в области упаковки, маркировки и транспортировки и чтобы учитывалась соответствующая признанная международная практика;
- c) требуют, чтобы опасные отходы, являющиеся предметом трансграничной перевозки, сопровождался документом о перевозке опасных отходов от пункта, из которого начинается трансграничная перевозка, до места удаления".

Однако следует подчеркнуть, что в проекте конвенции ЮНЕП еще остается ряд положений в квадратных скобках, касающихся "увязки" конвенции с другими конвенциями.

Так, например, в проекте ЮНЕП делается предположение, что правила, регулирующие транспортировку опасных отходов, должны опираться на такие "общепринятые и общепризнанные правила" транспортировки опасных грузов (например, "оранжевая книга" Комитета экспертов по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций) вместо того, чтобы в самом проекте давать подробные правила безопасной транспортировки опасных отходов в области международной торговли ими.

В проекте ЮНЕП в статье VIII, озаглавленной "Обязанность осуществления реимпорта", предусматривается также, что страна экспорта и экспортер обеспечивают "вывоз отходов обратно" в том случае, если трансграничная перевозка "не может быть завершена предполагавшимся образом".

1. "Утеря" опасных отходов может быть очень доходным предприятием, поскольку их удаление нередко обходится в несколько сот долларов за 1 тонну. И хотя совершенно очевидно, что проект ЮНСИТРАЛ не готовился с учетом этой проблемы, именно эта проблема может наблюдаться и наблюдается. Существует возможность, что опасные отходы могут быть перевезены в перевалочный пункт и просто оставлены там. И хотя положениями проекта ЮНЕП предусматриваются определенные правила в таких случаях, особенно в том, что касается обязательств экспортеров/экспортирующих стран на реимпорт отходов, важно, чтобы проект ЮНСИТРАЛ перекликался с этими положениями, не ограничивая обязательства "операторов" должным образом заниматься опасными отходами.

Так, например, в статье 9 проекта ЮНСИТРАЛ, озаглавленной "Специальные правила в отношении опасных грузов", предусматривается, в частности, что: "если в момент сдачи груза оператору никоим образом не становится известно об опасном характере груза, он имеет право:

- a) принять все меры предосторожности, которых могут потребовать обстоятельства, в том числе ...уничтожить груз..." (подчеркивание наше)

В том, что касается опасных отходов, такая реакция на новую ситуацию, возможно, не является разумной. Как уже отмечалось, экологически безопасное избавление от опасных отходов не является простым или дешевым.

2. Понятие **ответственности** в проекте ЮНСИТРАЛ, разумеется, касается ответственности в стоимостном выражении перед владельцем за утраченный груз. В случае опасных отходов эта стоимость в большинстве случаев является отрицательной. В проекте ЮНСИТРАЛ не содержится каких-либо положений, касающихся ответственности третьих сторон за ущерб, причиненный лицам, имуществу или окружающей среде в результате утечки опасных отходов в окружающую среду. И хотя нет необходимых оснований для того, чтобы в проекте ЮНСИТРАЛ содержалось такое положение, это положение следует сформулировать таким образом, чтобы обеспечить возможность, при которой положение об ответственности, налагаемой международными или национальными правилами, не ограничивалось проектом ЮНСИТРАЛ.

В настоящее время в статье XV проекта ЮНЕП, озаглавленной "Консультации об ответственности", предусматривается только, что стороны "сотрудничают с целью принятия надлежащих правил и процедур... в области ответственности и предоставления компенсации". И хотя в настоящее время не существует никаких противоречий между положениями об ответственности в проекте ЮНЕП и в проекте ЮНСИТРАЛ, именно в этой области проект ЮНСИТРАЛ нуждается в ясности.

Мы предполагаем, что любое положение, касающееся любого из вышеупомянутых обстоятельств в соответствии с проектом ЮНЕП или любым последующим протоколом к нему, будет охватываться статьей 15, озаглавленной "Международные транспортные конвенции" проекта ЮНСИТРАЛ. Однако в силу того, что проект ЮНЕП не является технически "транспортной конвенцией", следует предусмотреть специальные положения для проекта ЮНЕП в рамках этой статьи, с тем чтобы обеспечить такое положение, при котором предусматриваемые в проекте ЮНЕП средства контроля не нивелировались.

Неправительственные международные организации

СОВЕТ НАЦИОНАЛЬНЫХ АССОЦИАЦИЙ ЕВРОПЕЙСКИХ И ЯПОНСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ (СЕНСА)

[Подлинный текст на английском языке]

СЕНСА в целом считает, что Конвенция об ответственности операторов терминалов является ненужной, поскольку:

- i. данная тема является предметом торгового договора между заинтересованными сторонами, и такие коммерческие соглашения являются важным фактором в состоятельности терминалов и в определении относительной производительности портов и терминалов, а также в повышении их эффективности;
- ii. в соответствии с Гаагскими и Гаагскими/Висбийскими правилами не требуются стандартные условия и положения для ответственности операторов терминалов.

Тем не менее СЕНСА не выступает против концепции руководящих типовых правил при условии, что они не снижают конкуренции между терминалами.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА ПО СУДОХОДСТВУ (МПС)

[Подлинный текст на английском языке]

1. Международная палата по судоходству (МПС) выражает признательность за предоставленную ей возможность прокомментировать проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, работа над которой была завершена Рабочей группой по международной договорной практике ЮНСИТРАЛ на ее одиннадцатой сессии.

2. На первый взгляд морские перевозки, как представляется, должны выиграть от этой конвенции, поскольку принцип единообразия находит общую поддержку. Однако МПС пришла к мнению, что в отношении ответственности операторов терминалов такая конвенция не требуется и не принесет пользы по следующим соображениям:

- a. она относится к практике заключения торговых договоров и является важным элементом конкуренции в определении относительной производительности портов и терминалов и в повышении их эффективности;

b. Гаагские и Гаагские/Висбийские правила не требуют стандартных положений и условий в отношении ответственности операторов терминалов.

3. И тем не менее, несмотря на вышесказанное, МПС не выступает против идеи типовых правил, если только они не противодействуют стремлению терминалов к конкуренции. Такие правила могли бы сыграть полезную роль в содействии гармонизации существующей практики, и МПС выражает надежду, что ЮНСИТРАЛ положительно отнесется к данной концепции на своей двадцать второй сессии.

4. МПС резервирует за собой право вновь обратиться к данному вопросу позднее, если это будет необходимо.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ АССОЦИАЦИЙ (ФИАТА)

[Подлинный текст на английском языке]

Соответствующие органы ФИАТА изучили данный текст и считают его во всех отношениях приемлемым. Однако поскольку транспортная экспедиция требует в интересах наших клиентов – грузоотправителей – значительной степени гибкости, нам хотелось бы отметить, что ФИАТА будет только приветствовать, если такая конвенция будет применяться не на обязательной, а на добровольной основе между соответствующими торговыми партнерами.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОМИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

[Международный комитет железнодорожного транспорта (СИТ) информировал секретариат о том, что комментарии Международного союза железных дорог (изложенные ниже) следует рассматривать в качестве комментариев Международного комитета железнодорожного транспорта.]

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

[Подлинный текст на французском языке]

1. Настоящая конвенция может иметь последствия для железных дорог по двум аспектам. С одной стороны, железные дороги как транспортные предприятия могут быть клиентами оператора терминала; с другой стороны, они могут также стать операторами в силу статьи 1, если они возьмут под свою ответственность грузы в процессе международной перевозки, не выступая в то же время в качестве перевозчиков или операторов смешанной перевозки. В настоящее время случаи, когда железные дороги просто осуществляют хранение или складирование грузов, не имеют широкого практического применения. Тем не менее, эта ситуация может измениться, если железные дороги в значительной степени расширят свои услуги.

2. Для оператора, который принимает грузы в силу статьи 1, возникает вопрос о том, каким образом установить международный или национальный характер перевозки грузов. Поэтому применение настоящей конвенции или национального законодательства может остаться в положении неопределенности. Вот почему в конвенции следует четко определить объективные критерии, от которых зависит ее применение.

3. Мы исходим из той идеи, что понятие "смешанные перевозки" в том виде, как оно определено в подпункте (а) статьи 1, идентично понятию, содержащемуся в статье 1 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках 1980 года.

4. В определении, содержащемся в подпункте (с) статьи 1, сохраняется двусмысленность в отношении регулирования фрагментарной перевозки. Действительно, остается сомнение в отношении того, соответствуют ли место отправления и место назначения начальному и конечному пунктам маршрута, указанного в каждом документе индивидуальной перевозки, или начальному и конечному пунктам всей транспортной цепочки. Поэтому мы предлагаем дополнить это положение, с тем чтобы сделать его более ясным.

5. Мы исходим из того, что понятие "перевозчик" во втором предложении подпункта (а) статьи 1 включает как перевозчика, который сам осуществляет транспортировку, так и основного перевозчика, который для полного или частичного выполнения данной операции прибегает к услугам одного или нескольких подрядчиков.

6. Непонятно, почему ответственность согласно статье 6 должна быть различной в зависимости от того, что осуществляется ли транспортировка сухопутным, морским или внутренним водным путем. По нашему мнению, только некоторые определенные категории грузов могли бы служить основанием для установления различных пределов ответственности, а не способ их перевозки.

Пределы ответственности, установленные в Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), значительно выше по сравнению с пределами, которые предусматриваются в данном проекте.

7. Мы предлагаем заменить в статье 9 фразу:

"без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любой применимой нормой права или любым правилом, касающимся опасных грузов ..."

следующей фразой:

"без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любой применимой нормой права или любым правилом, касающимся опасных грузов и применимым в стране, где расположен данный терминал".

8. Мы приняли к сведению замечания, касающиеся нового содержания последнего предложения пункта 4 статьи 10. В этом положении предусматривается, что право продажи груза должно осуществляться в соответствии с законодательством государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие. В ссылке на коммерческое предприятие не уточняется, идет ли речь в данном случае о местонахождении данного предприятия как юридического лица или о месте, где данный предприниматель осуществляет свою деятельность в отношении грузов (терминал). Мы выражаем опасение, что норма, основанная на критерии местонахождения предприятия как юридического лица, может вызвать злоупотребления: предприниматели могут оказаться вынужденными выбирать в качестве местонахождения своего предприятия какую-либо страну, законодательство которой в области права продажи груза является наиболее благоприятным. Поэтому право продажи грузов должно быть в принципе основано на праве государства или предпринимателя оказывать транспортные услуги в соответствии с пунктом (d) статьи 1.

[A/CN.9/319/Add.1]

В настоящем добавлении к документу A/CN.9/319 содержится компиляция комментариев, полученных в период с 18 января по 17 марта.

КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ

Государства

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Постоянное представительство Федеративной Республики Германии при Отделении Организации Объединенных Наций и других международных организациях в Вене [...] сообщает, что федеральные органы власти не имеют серьезных возражений в отношении содержания проекта конвенции.

Однако ниже приводятся замечания правительства Федеративной Республики Германии, которые следует учесть в этом проекте.

I.

Федеральное правительство направило проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле компетентным федеральным и государственным органам власти и заинтересованным экономическим организациям.

Наблюдается значительное расхождение во мнениях в отношении того, целесообразно ли унифицировать закон, регулирующий ответственность операторов транспортных терминалов, как это предусматривается в проекте конвенции.

Те, кто считает, что в такой конвенции нет необходимости, отмечают, в частности, что ситуации в области международной перевозки, которые требуют транспортных услуг в соответствии с этим проектом конвенции, становятся все более редкими. В большинстве случаев эти услуги вызваны необходимостью транспортировки и поэтому в качестве простой транзитной операции уже охватываются другими нормами международного права в области перевозок. Следовательно, вряд ли существует пробел, который необходимо восполнить. Кроме того, практическая целесообразность единого свода императивных положений об ответственности операторов транспортных терминалов вызывает сомнения на тех основаниях, что операторы транспортных терминалов предоставляют весьма разнообразные услуги, которые вряд ли можно охватить только в одном своде правил.

Однако грузовладельцы решительно поддерживают этот проект конвенции, который, по их мнению, является логичным дополнением к международным конвенциям, касающимся ответственности в области автомобильных, железнодорожных, морских и воздушных перевозок.

Мнения, высказанные в отношении возможных экономических последствий предполагаемой конвенции, также являются противоречивыми.

Указывается, что увеличение страховых взносов для возмещения ущерба, подлежащих оплате операторами транспортных терминалов, не приведет автоматически к равнозначному уменьшению расходов на страхование и перевозки. Поскольку транспортные услуги в соответствии с этим проектом конвенции являются лишь небольшим звеном всей транспортной цепочки, никакого значительного уменьшения страховых взносов за перевозку произойти не может. Поэтому справедливо утверждать, что расходы на перевозку для всей транспортной цепочки могут скорее возрасти, чем снизиться.

Однако те, кто поддерживает проект конвенции, утверждают, что единообразные нормы, которые ограничивают услуги операторов транспортных терминалов, расширят их возможность предъявлять иски, с тем чтобы убытки, оплачиваемые перевозчиками, экспедиторами или страховщиками, могли бы с большей легкостью возмещаться. Соответственно сократятся транспортные страховые взносы и расходы на перевозку.

Из этих противоречивых утверждений следует, что вопрос о том, следует ли и каким образом унифицировать закон, который регулирует ответственность операторов транспортных терминалов, тесно связан с дальнейшим развитием международного транспортного права в целом. В этом отношении правительство Федеративной Республики Германии считает целесообразным, чтобы настоящий проект конвенции как можно больше соответствовал различным конвенциям в области международной перевозки. Однако некоторые из этих конвенций во многих странах еще не вступили в силу. Поэтому еще раз предлагается, чтобы настоящий проект пока служил просто в качестве типового закона. Кроме того, реальное положение в области транспортных терминалов по-прежнему подвержено значительным изменениям, которые требуют гибкого свода правил вместо императивного международного документа. Поэтому положения этого проекта следует опробовать сначала в виде какого-либо типового закона, т.е. до того, как они будут приняты в виде международной конвенции.

II.

Что касается конкретных статей проекта конвенции, то федеральное правительство представляет следующие замечания:

1. Статья 1

а) В соответствии с предложенным определением оператора транспортного терминала данный проект конвенции охватывает также виды деятельности, которые в портах ФРГ осуществляются не только операторами терминалов как таковыми, но также независимыми предпринимателями, как, например, самостоятельными стивидорами. Однако, учитывая, что фактическая обработка груза претерпевает быстро изменения, федеральное правительство не рекомендует, соответственно, применение конвенции, а полагает достаточным содержащееся во втором предложении подпункта (а) разграничение перевозчиков и операторов смешанной перевозки.

б) Однако, по мнению федерального правительства, целесообразно предусмотреть разъясняющее положение в отношении смешанной перевозки. Федеральное правительство обращает внимание на тот факт, что пока этот конкретный случай не получил четкого отражения в конвенции. С учетом существующего определения международной перевозки в подпункте (с) федеральное правительство предполагает, что в случае смешанной перевозки основным местом

отправления и назначения будет считаться место отправления и назначения каждого участка перевозки. Так, участки, находящиеся на территории данного государства, не регулируются данной конвенцией. Однако и в этих случаях каждое государство-член может принять решение о применимости данной конвенции.

с) Ввиду своей широкой сферы применения этот проект конвенции охватывает в настоящее время также непосредственную обработку груза, т.е. без промежуточного хранения. Представляется целесообразным добавить соответствующее разъяснение.

2. Статья 4

а) В соответствии с целью проекта конвенции, которая заключается в унификации системы ответственности в международной перевозке, в статью 4 необходимо добавить положение по примеру пункта 1 статьи 16 "Гамбургских правил" и пункта 1 статьи 9 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках. Соответственно оператор должен делать оговорку, если ему известно или у него есть достаточные причины подозревать, что данные, содержащиеся в документе, который представлен заказчиком, являются неправильными, или если у него нет достаточной возможности проверить эти данные. В любом случае представляется целесообразным внести соответствующие разъяснения, с тем чтобы оператор имел по крайней мере право сделать соответствующую оговорку. Необходимо также определить правовые последствия в случаях, когда предприниматель, несмотря на указанные выше условия, не делает соответствующую оговорку.

б) Кроме того, следует рассмотреть вопрос о том, кто должен нести расходы по осмотру груза, осуществляемого оператором в соответствии с подпунктом (b) пункта 1 статьи 4.

3. Статья 6

а) Федеральное правительство еще раз хотело бы предложить, чтобы статья 6 была сформулирована по примеру Конвенции о морской перевозке грузов (пункт 5 статьи 4 Конвенции от 25 августа 1924 года с изменениями, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 года; подпунктом (а) пункта 1 статьи 6 "Гамбургских правил"). В этих статьях предусматривается альтернативный предел ответственности за место или один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Если предположить, что данная конвенция также облегчит предъявление иска перевозчиком, который несет ответственность за повреждение груза перед экспедитором, против оператора транспортного терминала, то положение, предусмотренное в проекте конвенции, трудно понять. В этом проекте перевозчик, даже если он сам несет ответственность по более высокой ставке за место или единицу отгрузки, может получить возмещение ущерба от оператора терминала только до суммы, причитающейся за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

б) Далее, федеральное правительство предлагает установить предел ответственности в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по претензиям в торговом мореплавании (1976 год) по всем искам за ущерб, возникший в результате какого-либо конкретного события. В случае крупного повреждения, например взрыва или пожара, установление ответственности за один килограмм, или же альтернативного предела ответственности за килограмм или место, может привести к неисчислимым потерям, а значит к такому риску ущерба, который практически не поддается страхованию. Вполне возможно, что предел ответственности не может устанавливаться одинаково для всех средств обработки груза. Можно было бы рассмотреть в качестве отправной точки определенную сумму за квадратный метр площади хранения или годовой оборот.

4. Статья 8

В пункте 1 статьи 8, вторая альтернатива, а именно право оператора международного терминала ограничивать свою ответственность, не должна применяться только в том случае, если его служащий действовал в рамках своих служебных обязанностей (ср. статья 25 Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, с изменениями, внесенными Гаагским протоколом 1955 года). Соответствующие разъяснения в формулировке конвенции представляются целесообразными.

5. Статья 10

а) Пункт 1 статьи 10 следует сформулировать более четко, с тем чтобы право удержания и право продажи груза, в соответствии с которым оператор осуществляет свое право на удержание, ограничивалось исками, которые являются обоснованными.

б) Ограничение, содержащееся во втором предложении пункта 3 статьи 10, которое применимо к контейнерам, следует распространить на все транспортное оборудование, перечисленное в пункте (b) статьи 1. Специальные поддоны или аналогичное транспортное оборудование может иметь значительную стоимость, и оно не обязательно может принадлежать владельцу груза.

6. Статья 11

Представляется сомнительным, чтобы однодневное уведомление было достаточным даже в случае явного ущерба. Во многих случаях оценка состояния груза и решение о даче уведомления предполагает участие нескольких лиц, координация действия которых требует определенного времени. Поэтому предлагается продлить срок ограничения до трех рабочих дней.

III.

Изложенные выше замечания не следует рассматривать в качестве исчерпывающих. Федеральное правительство резервирует за собой право представить дополнительные предложения в ходе сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

МЕКСИКА

[Подлинный текст на испанском языке]

Правительство Мексики с удовлетворением отмечает усилия Рабочей группы по международной договорной практике по подготовке проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, во-первых, потому что такая конвенция может заменить различные международно-правовые документы, которые уже разработаны ЮНСИТРАЛ и другими международными организациями в отношении международной перевозки груза, и, во-вторых, потому что существует необходимость в международном документе, регулирующем ответственность операторов транспортных терминалов. До сих пор те международно-правовые документы, которые применяются в отношении перевозки грузов, ограничивались регулированием только определенных аспектов договора о перевозке вопреки тому факту, что именно на промежуточных этапах перевозки, и прежде всего до начала и после перевозки, грузы чаще всего повреждаются или теряются. Можно надеяться, что новая конвенция позволит восполнить этот недостаток в правовом регулировании в этой области.

Что касается текста будущей конвенции, то можно сказать, что в статье 1 целесообразно дать определение "лицу, уполномоченному принять груз". Этот термин используется в статьях 3, 4 и 5. Если учесть, что в статье 4 также говорится о "заказчике", то особенно представляется целесообразным пояснить, кто является заказчиком: грузоотправитель, перевозчик или грузополучатель. Лицом, уполномоченным принять груз, может быть перевозчик, другой оператор, грузополучатель или обладатель коносамента. Можно также подумать и над определением понятия "клиент".

Что касается статьи 2 проекта, то рекомендуется в конвенции определить случаи, когда оператор: а) принимает груз; б) доставляет груз и с) предоставляет груз лицу, уполномоченному принять его.

То обстоятельство, что точный момент, когда это происходит, остается неопределенным, может привести к появлению риска в торговой практике. Представляется целесообразным изучить возможность включения в проект правила, аналогичного положениям статьи 4 "Гамбургских правил" в отношении периода ответственности перевозчика, в котором рассматривается аналогичная проблема в контексте перевозки груза. Представляется также целесообразным принять во внимание статью 14 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках.

В пункте 1 статьи 4 для оператора предусматривается выбор - который становится обязательством, если заказчик того пожелает - в отношении выдачи документа. Единственное, что представляется неясным, почему в том случае, если лицо, представляющее документ, является "заказчиком", документ должен характеризовать груз и указывать его состояние и количество; с другой стороны, если документ выдает оператор, в документе, удостоверяющем получение груза, должны быть указаны дата его получения, а также состояние и количество груза в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.

Еще одно обстоятельство заключается в том, что не ясно, кто определяет, какой документ должен быть выдан: либо в соответствии с подпунктом (а), либо в соответствии с подпунктом (b).

Что касается пункта 4, то следует отметить, что в пункте 3 статьи 14 "Гамбургских правил" содержится аналогичное определение подписи, однако оно по ряду аспектов отличается от определения, представленного в рассматриваемом проекте конвенции; аналогичное определение можно найти в пункте 3 статьи 5 Конвенции о смешанных перевозках.

С другой стороны, в подпункте (k) статьи 5 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях содержится еще одно определение подписи, и в связи с этим возникает необходимость согласовать все три концепции.

Исходя из всех этих соображений, рекомендуется: 1) устранить неопределенность в отношении концепции подписи (существует три различных определения); и 2) принять определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях, поскольку оно представляется более совершенным по сравнению с другими.

В пункте 1 статьи 5 оператор освобождается от ответственности, если он докажет, что он принял все меры, которые могли разумно требоваться для того, чтобы избежать такого обстоятельства и его последствий. Следует рассмотреть возможность включения также ссылки на разумные меры "уменьшить" эти последствия. Иногда случается так, что невозможно избежать повреждения груза, но вполне можно уменьшить масштабы повреждения. Следует рассмотреть возможность включения в текст проекта правила, аналогичного положениям статьи 77 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров (Вена, 1980 год).

В пунктах 1 и 2 статьи 5 говорится о том, что оператор несет ответственность за "утрату" ["los perjuicios"]. Согласно определению концепции "утрата", существующему в законодательстве Мексики и, очевидно, в законодательстве ряда стран Латиноамериканского континента, повреждения ["danos"] представляют собой "утрату собственности" и утрата ["perjuicios"] означает "предполагаемую прибыль". Термины, использованные в пунктах 1 и 2 статьи 5, могут привести к путанице и нежелательным результатам, если судья будет толковать вышеупомянутые термины в соответствии с тем, как они определены в его национальном законодательстве. В этой связи можно рекомендовать два альтернативных решения: 1) воспользоваться более описательной формулировкой данной концепции; и 2) использовать содержащееся в статье 1 определение термина "утрата" ["perjuicios"].

В пункте 4 статьи 5 не указывается, кто может объявить об утрате груза. Следует пояснить, что лицо, которое может объявить об утрате груза, является лицом, уполномоченным принять его. Представляется нелогичным, что это должен быть оператор, поскольку он мог бы таким образом воспользоваться ситуацией, когда стоимость груза превышает размер ответственности. В любом случае право на продление данного срока должно принадлежать лицу, заинтересованному в получении груза.

В статье 6 устанавливаются пределы ответственности, которые являются низкими, если сравнить их с пределами, которые фигурируют в международных конвенциях - например, в статье 6 "Гамбургских правил" и в статье 18 Конвенции о смешанных перевозках. Сюда следует добавить тот факт, что, как показывает опыт, утеря и повреждения происходят чаще всего на тех этапах, которые подпадают под действие Конвенции. Исходя из всех этих соображений, целесообразно поднять пределы ответственности по крайней мере до уровня пределов, указанных в других вышеупомянутых конвенциях.

С другой стороны, следует учитывать, что может пройти довольно продолжительное время с того момента, когда произойдут события, которые могут послужить основанием для ответственности до того момента, когда будет фактически выплачена компенсация. Исходя из этого, целесообразно обговорить - точно так же, как это было сделано в других международно-правовых документах (например, в статье 72 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях и статье 78 Венской конвенции 1980 года о купле-продаже товаров) - обязательство выплачивать проценты и даже компенсировать ущерб в связи с возможным колебанием обменных курсов валют. В противном случае, даже если потерпевшая сторона может возбудить иск, исходя из этих соображений, на основании того или иного национального закона, ответчик может заявить, что предел его ответственности также включает проценты и ущерб, причиненный колебаниями обменных курсов валют.

Что касается ответственности за задержку в сдаче груза, который устанавливается как часть общей суммы вознаграждения, уплачиваемой оператору, то представляется, что этот предел является слишком низким, если учесть, что оператор рискует лишь причитающейся ему суммой.

В этой же статье говорится о вознаграждении, выплачиваемом оператору, и в этой связи следует иметь в виду, что другие дополнительные суммы, которые оператор может востребовать, не учитываются в подсчете предела ответственности. В этой связи представляется целесообразным вновь рассмотреть данный вопрос.

В пункте 1 статьи 7 речь идет об иске, основанном на договоре, деликте или ином правоосновании. Упоминанием о двух категориях исков, основанных на договоре, деликте или ином правоосновании, как представляется, дает понять, что все остальные гипотетические случаи исчерпаны. Если за этим не скрывается ничего иного, то следует считать в настоящем комментарии, что ссылку на "иное" следует исключить.

Что касается статьи 8, то были приняты во внимание аргументы за и против включения в пункт 1 слов "других лиц, услуги которых оператор использует". Учитывая малую вероятность того, что эти другие лица будут обладать достаточными финансовыми возможностями, что позволяет им обычно не прибегать к страхованию, что они нередко находятся в отдаленной стране и что именно оператору, который пользуется их услугами, представляется целесообразным упомянуть их в пункте 1 настоящей статьи.

В пунктах 1 и 2 статьи 8 используется выражение вследствие "безответственности и с пониманием", которое, хотя оно и взято из "Гамбургских правил", вызывает возражения. На этот счет предлагаются следующие предложения. Слово "безответственно" ["temerariamente"] в испанском языке имеет два значения: отсутствие благоразумия; и смелость или безрассудство. В тексте на английском языке используется слово "recklessly". Под словом "reckless" в словаре Лонгмана понимается характеристика лица или его поведения: слишком поспешный, пренебрегающий опасностью. В этой связи пострадавшее лицо, как только наниматель докажет, что он причинил ущерб во время исполнения своих обычных обязанностей, должен доказать, что:

- a) лицо, которое причинило ущерб, действовало смело ["valientemente"], безрассудно;
- b) оно знало, что, возможно, будет причинен ущерб или произойдет задержка.

Если к этому добавить, что оператор может во избежание гипотезы, упомянутой в пункте 1, прибегнуть к ограничительной фразе "лицо, услуги которого оператор использует" (как это сформулировано в проекте), убытки практически будет нести лицо, потерпевшее ущерб. В этой связи рекомендуется использовать выражение "вследствие безответственности и с пониманием вероятности..." ["con imprudencia y sabiendo o debiendo razonablemente saber ..."].

В отношении пункта 3 статьи 10 совершенно справедливы аргументы, выдвинутые в пункте 63 документа A/CN.9/298, в подтверждение того, что продажа груза должна регулироваться законодательством того государства, где расположено место коммерческого предприятия оператора. Тем не менее это положение может помешать некоторым государствам присоединиться к конвенции по причинам, изложенным в настоящем пункте. Так, например, груз, находящийся в государстве А, законодательство которого запрещает сторонам продавать не принадлежащий им груз без разрешения суда. С другой стороны, если место коммерческого предприятия оператора расположено в государстве В, законодательством которого оператору разрешена продажа груза, следствием этого будет являться такое положение, что, если государство А является участником Конвенции, ему придется смириться с продажей груза на основании специального закона. Такое положение возникнет в отношении Мексики, которой придется рассмотреть последствия настоящего положения до подписания и до присоединения к конвенции. Отмеченную трудность можно было бы преодолеть, если данный текст сформулировать следующим образом: "... в пределах, допускаемых законодательством государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие и при условии, что продажа не нарушает законодательства государства, в котором находится груз" (подчеркнута предлагаемая формулировка).

Из пункта 2 статьи 11 вытекает, что, если грузополучатель является участником "Гамбургских правил" и настоящей конвенции, для него одна и та же ситуация будет регулироваться двумя различными правилами. Срок, обозначенный в пункте 2 статьи 19 "Гамбургских правил", составляет 15 дней, а не 45 дней. Предлагается увязать эти два положения.

И наконец, в отношении статьи 14 следует считать справедливым тот факт, что в целом ссылка на "добросовестность" может создать проблемы толкования среди специалистов международного права. Кроме того, такая ссылка является излишней, поскольку совершенно очевидно, что международная торговля должна основываться на принципе добросовестности. Следует отметить, что в конвенциях ЮНСИТРАЛ были использованы различные тексты, что является нежелательным. Так, например, в "Гамбургских правилах" (статья 3), в Конвенции об исковой давности международной купли-продажи товаров (статья 7) и в настоящем проекте используется один текст, и, с другой стороны, в Венской конвенции 1980 года о купле-продаже товаров (пункт 1 статьи 7) и Конвенции Организации Объединенных Наций о международных переводных векселях и международных простых векселях (статья 4) используется другая формулировка.

МАРОККО

[Подлинный текст на французском языке]

Замечания по тексту проекта конвенции в порядке следования статей

Статья 1. Определения

1. Пункт (а). Оператор транспортного терминала

1.1. Определение "оператор", содержащееся в первом предложении этого пункта, не соответствует ни коммерческой практике и обычаям в этой области, ни различным аспектам, характеризующим "договор", которые обуславливают деятельность оператора транспортного терминала. В соответствии с этим определением оператором является лицо, принявшее в свое ведение груз, если оно выполняет или обеспечивает выполнение таких услуг, как погрузка, разгрузка, штивка... (см. подпункт (d) этой же статьи). Таким образом, транспортные услуги, предоставляемые оператором, делятся на две категории, каждая из которых юридически имеет свою характеристику: с одной стороны, складирование или хранение, которое предусматривает прием груза в свое ведение и, с другой стороны, погрузочно-разгрузочные операции, которые осуществляются без перехода ответственности. Так, оператор может оказывать услуги по погрузке-разгрузке в то время, когда груз находится в ведении либо грузоотправителя, либо перевозчика. В связи с этим понятие приемки груза в свое ведение не следует рассматривать в качестве основного критерия определения деятельности оператора транспортного терминала.

Определение "оператор" следовало бы сделать более общим по примеру определения "перевозчик", содержащегося в "Гамбургских правилах" (пункт 1, статья 1).

Необходимо упомянуть о связывающих оператора и грузоотправителя или перевозчика "договорах" по предоставлению транспортных услуг.

Определения терминов "договор", "грузоотправитель" и "перевозчик" необходимо дополнить с учетом юридических взаимоотношений оператора со сторонами Договора о международной перевозке груза.

1.2. Во втором предложении пункта (а) статьи 1 предусматривается исключение, когда лицо не считается "оператором" в той мере, в какой оно несет ответственность за груз как перевозчик или оператор смешанной перевозки в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку.

Это исключение не оправдано, поскольку оно противоречит юридическим принципам, регулирующим заключение договоров. Действительно, если какое-либо лицо выступает в нескольких качествах, то его права, обязанности и ответственность вытекают из договора, который действует в момент возникновения факта, который может стать причиной претензии или иска о возмещении ущерба. В данном случае речь идет о таком определении "оператор", которое фактически включает погрузочно-разгрузочные операции/складирование, независимо от других качеств или видов деятельности, которые оператор может осуществлять.

Кроме того, это исключение вносит двусмысленность в том отношении, что оно выходит за рамки "определения" и имплицитно касается вопроса юридических взаимоотношений оператора со сторонами договора о перевозке, в частности с перевозчиком.

Так, на морском транспорте, погрузка и разгрузка на борту судов осуществляются под ответственностью перевозчика, но выполняются грузовыми фирмами, которые подпадают под определение "оператор транспортного терминала", принятое в проекте конвенции.

2. Пункт (d): Транспортные услуги

Это не определение транспортных услуг, а лишь их неполное перечисление.

В число этих услуг входят хранение и складирование, которые подразумевают получение и принятие груза в свое ведение (под свою ответственность), а также погрузку, разгрузку, штивку и т.д., которые означают простые манипуляции с грузом. В морской торговле манипуляции с грузом могут осуществляться при погрузке или разгрузке без складирования или принятия в свое ведение (как в случае прямых отправок и поставок).

Пункт (d) противоречит пункту (a) этой же статьи и подтверждает замечания, изложенные выше в отношении пункта (a).

3. Отсутствие определения термина "заказчик"

В проекте конвенции термин "заказчик" упоминается в статье 4.

Речь идет о весьма важном понятии в рамках юридических взаимоотношений оператора с другой стороной.

Поэтому этот термин следует определить с учетом юридических норм и практики в области складирования или "хранения" выгруженного груза или груза, который предстоит погрузить на борт судна.

Несмотря на общие нормы, применимые к "договору о хранении", которые определяют взаимоотношения между сдатчиком и приемщиком, в проекте конвенции не следует упускать этот вопрос, который приобретает весьма важное значение в плане складирования или хранения грузов на территории порта.

Операторы портовых терминалов, принимающие груз, который является или должен стать объектом морской перевозки, обязательно вступают в юридические взаимоотношения с грузоотправителями и морскими перевозчиками с точки зрения перехода ответственности за груз и юридических норм, применимых к договору о морской перевозке.

Под термином "заказчик" понимается ни кто иной, как лицо, которое передает груз оператору, а именно перевозчик и его служащие или его агенты в случае импорта, и грузоотправитель и его служащие или агенты в случае экспорта.

Статья 3. Период ответственности

В этой статье указывается, что "оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или вручения лицу, уполномоченному принять его".

Положения этой статьи слишком расплывчаты в том смысле, что в них не уточняется ни одно из существенно важных понятий, которые являются предметом самой статьи.

Период ответственности "лица, которое принимает в свое ведение груз" не может быть соответствующим образом определен, если не будут четко указаны начальный момент принятия и способы принятия груза, а также конечный момент принятия груза и условия передачи ответственности за груз.

Кроме того, оператор принимает в свое ведение груз в своем качестве приемщика. Но приемщик в порту может принять только груз, который предстоит погрузить на какое-либо определенное судно, или груз, выгруженный с какого-либо определенного судна. Поэтому, оператор исполняет договор "хранения", который его связывает со сдатчиком, а именно перевозчиком в случае импорта груза, и грузоотправителем в случае экспорта груза. Поэтому хранение или приемка начинаются с того момента, когда оператор принимает груз или от грузоотправителя, или от перевозчика.

Что касается "лица, уполномоченного принять груз", то следует отметить, что приемщик в порту может передать данный груз только тому лицу, которое указано "сдатчиком" в "деливери-ордере" или в "ордере на погрузку".

В данном случае наблюдается коллизия юридических норм, применимых к договору о перевозке, которые обязательно необходимо учитывать, поскольку приемщик не имеет никакой возможности знать, какое лицо "управомочено" принять груз, пока оно не прибудет лично, располагая вышеупомянутыми документами.

Эту статью следует более подробно рассмотреть и сформулировать по крайней мере так же точно, как, например, статью 4 "Гамбургских правил".

Статья 4. Выдача документа

Эта статья касается вопроса "удостоверения груза".

Правило заключается в том, что "сдатчик" должен удостоверить то, что он фактически сдал "приемщику", а приемщик должен удостоверить то, что он фактически принял от сдатчика. Эта норма является основой для двойного удостоверения, которое является свидетельством перехода ответственности к оператору.

Термин "заказчик", используемый в пункте 1, носит слишком общий характер. Учитывая важное значение двойного удостоверения при урегулировании споров, лица, управомоченные на выдачу "документа", должны быть указаны более точно (ср. замечание к статье 1 - термин "заказчик").

С другой стороны, приемщик в порту не может разумным образом подтвердить приемку груза до тех пор, пока он не будет размещен по партиям, поддается пересчету и идентификации. В этой связи необходимо добавить: "получение складированного груза".

Вопрос о выдаче документа следует рассматривать тщательно, с тем чтобы защитить интересы оператора, в частности в отношении выгруженного груза. Действительно, учитывая все более распространяющуюся в настоящее время практику выдачи грузоотправителем перевозчику гарантийного письма и ее правовое оформление в "Гамбургских правилах", интересы морского перевозчика защищены, даже в том случае, если груз, который он получил, не был проверен. Поэтому, поскольку приемщик в порту не имеет возможности требовать от перевозчика "гарантийного письма", документ, предусмотренный в подпункте (а) пункта 1 статьи 4, должен быть документом, выданным в момент передачи груза оператору.

Статья 5. Основание для ответственности

Следует отметить определенный параллелизм между положениями этой статьи и положениями, касающимися перевозчика, в частности в "Гамбургских правилах". Тем не менее, режим ответственности оператора не сформулирован с достаточной точностью.

Пункт 1

В этом пункте говорится о "периоде существования ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3...".

Недостаточная точность определения "принять на хранение" проявляется также и в этой статье.

Действительно, следует уточнить, что оператор несет ответственность, если обстоятельство, в результате которого последовала утрата, повреждение или задержка, имело место "в период существования ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3" (см. замечание к статье 3).

Если принять во внимание замечания, предлагаемые к пунктам (а) и (d) статьи 1, то можно отметить, что в данном проекте конвенции присутствует элемент двусмысленности в отношении юридического определения различных "транспортных услуг".

Конечно, оператор несет ответственность за погрузочно-разгрузочные операции и складирование груза. Тем не менее, именно складирование или "хранение" заключают в себе понятие принятие в свое ведение и вытекающие из него права, обязанности и ответственность.

Пункт 2

В основу ответственности оператора положен принцип, аналогичный тому, который установлен в "Гамбургских правилах" для морского перевозчика, а именно предполагаемая ошибка или оплошность. Условия вышеупомянутого пункта 1 практически аналогичны условиям пункта 1 статьи 5 "Гамбургских правил".

Следует также отметить сходство нынешнего пункта 2 с пунктом 7 статьи 5 "Гамбургских правил".

Однако если для перевозчика принцип ошибки или оплошности выражен четко (пункт 7 статьи 5 "Гамбургских правил"), то для оператора этот принцип сформулирован в виде словосочетания "непринятие мер".

Опять же наблюдается недостаточная точность, которая характерна для проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов.

Ошибка является юридическим понятием, определяемым национальным законодательством, в то время как "непринятие мер" является понятием, которое должно оцениваться судебной и обычной практикой. Понятие "непринятие мер" может толковаться слишком широко и давать повод для злоупотреблений со стороны истцов, что содействовало бы, вопреки справедливости, усилению ответственности приемщика.

Пункты 3 и 4

В этих пунктах предусматривается новая для оператора ситуация, которая однако предусматривается в транспортных конвенциях, а именно: задержка в доставке груза и возможность считать его утраченным после истечения определенного срока.

Что касается оператора, то задержка зависит от просьбы о передаче груза, исходящей от лица, уполномоченного принять его. Следует отметить, что эта просьба может быть направлена оператору только после разгрузки перевезенного груза и выдачи документа, предусмотренного в статье 4 проекта конвенции.

Упущения. Освобождение оператора от ответственности

Как правило, приемщик освобождается от ответственности за утрату или повреждение, произошедшие по независимой от него причине, как например, непредвиденные случаи или форсмажорные обстоятельства, присущие или скрытые дефекты груза, неосторожность сдатчика, а применительно к грузоотправителям и перевозчикам - неправильные данные о весе, маркировке мест, характере груза и т.

Что касается приемщика в порту, то такое освобождение от ответственности тем более оправдано, что он принимает груз после морской перевозки, и в отношении этого груза перевозчик освобождается от ответственности.

Поскольку освобождение от ответственности связано с понятием "принятие в свое ведение" в отношении как перевозчика, так и "оператора", то в соответствии с принципом справедливости должно быть установлено равновесие между ответственностью морского перевозчика и приемщика в порту. Эти два участника транспортной цепочки совместно несут, каждый со своей стороны, ответственность перед лицами, имеющими распорядительные права на данный груз. Поэтому было бы неправильным возлагать большую ответственность на приемщика по сравнению с перевозчиком. В плане требований о возмещении ущерба это могло бы привести к росту числа исков против приемщика, в то время как современная тенденция заключается в упрощении процедуры урегулирования споров.

Следует отметить, что учитывая специфический характер профессии приемщика в порту и его взаимоотношения с морским перевозчиком, в новых морских кодексах, которые регулируют операции по погрузке-разгрузке и приему на хранение, на приемщика распространен режим ответственности перевозчика в том, что касается освобождения от ответственности, ограничения пределов ответственности и сроков исковой давности.

Статья 6. Пределы ответственности

В этой статье, в которой устанавливаются пределы ответственности оператора, установлены различные пределы применительно к грузу, который является объектом морской перевозки, и применительно к грузу, который "находится в процессе международной перевозки, которая по условиям договора на перевозку не предполагает перевозку груза морем или по внутренним водным путям".

Впервые в этом проекте конвенции упоминается о договоре на перевозку и проводится различие между морской и другими видами перевозки.

Однако пределы ответственности, предусмотренные для оператора в порту, совершенно не согласованы с пределом ответственности перевозчика, предусмотренным в "Гамбургских правилах".

В соответствии с Гамбургской конвенцией о морской перевозке грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за грузовое место или другую грузовую единицу или 2,5 расчетным единицам за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

Предел ответственности, предусмотренный для оператора в порту, составляет 2,75 расчетные единицы за один килограмм веса брутто.

Но предел ответственности за грузовое место или другую грузовую единицу имеет важное значение в том, что касается контейнеров, поддонов или аналогичных приспособлений, используемых для группировки груза.

Поэтому необходимо, чтобы на оператора, принимающего груз после морской перевозки, распространялись те же пределы ответственности, что и на перевозчика.

В этой статье следовало бы воспроизвести положения пункта 1(а) и пунктов 2 и 3 статьи 6 "Гамбургских правил".

Следует отметить, что пункты 2, 3 и 4 статьи 6 настоящего проекта в принципе повторяют положения подпунктов (b) и (c) пункта 1 и положения пункта 4 статьи 6 "Гамбургских правил".

Статья 10. Обеспечительные права в отношении грузов

Эта статья касается права оператора удерживать груз.

В соответствии с этим правом в пункте 3 данной статьи предусматривается возможность для оператора продать удержанный груз в пределах, допускаемых законодательством государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

Однако предусмотрено одно исключение для "контейнеров, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование владельца, за исключением случаев ремонта или усовершенствования контейнеров, осуществляемого оператором".

Это исключение в отношении оператора не оправдано в связи с тем, что эти контейнеры являются "грузом". Оператор производит погрузочно - разгрузочные операции и складировать контейнеры как таковые, независимо от того, есть ли в них груз или нет.

С другой стороны, оператор получает выгруженный груз или груз, который следует погрузить, независимо от его принадлежности. Это различие между контейнерами в зависимости от их принадлежности грузополучателю, перевозчику или какому-либо другому лицу, необъяснимо.

Основной права оператора на удержание является возможность для него покрывать расходы и денежные обязательства в отношении груза, который он складировал, и который является объектом его услуг.

Но даже если контейнеры не подвергаются ремонту или усовершенствованию со стороны оператора, из этого тем не менее не следует, что они являются объектом "транспортных услуг" на том же основании, что и любой другой груз.

Следует отметить, что в пункте (b) статьи 1 проекта уточняется: "Термин "груз" включает контейнер, поддон или аналогичное приспособление для упаковки или транспортировки, если груз в нем объединен или упакован и если приспособление для упаковки и транспортировки не поставляется оператором".

Наконец, следует упомянуть о ситуации, когда оператор осуществляет погрузочно-разгрузочные операции с пустыми контейнерами.

В пункте 4 статьи 10 предусматриваются условия продажи груза.

Следует отметить, что в Марокко складированные в порту грузы в случае необходимости продаются таможенными службами в соответствии с таможенным законодательством, даже если эта продажа имеет место по просьбе и за счет оператора.

Статья 11. Уведомление об утрате, повреждении или задержке

Пункт 2

В этом пункте предусматривается случай скрытой утраты или повреждения в момент передачи груза оператором лицу, уполномоченному принять его.

Эти положения повторяют положения, предусмотренные в отношении перевозчика в пункте 2 статьи 19 "Гамбургских правил".

Однако в этом отношении положение оператора отличается от положения перевозчика.

В частности, в области морской перевозки отношения между грузоотправителем и перевозчиком регулируются подробно, равно как и обязательства и гарантии, содержащиеся в транспортных документах, коносаментах или других документах.

Что касается оператора, то он несет ответственность только за то, что было ему передано открыто, и он сам не может констатировать скрытую утрату или повреждение груза, в первую очередь груза, полученного при разгрузке после многочисленных погрузочно-разгрузочных операций и морской перевозки.

Кроме того, для оператора и для перевозчика условия поставки не являются одинаковыми.

Лицом, уполномоченным принять поставку груза, является либо грузополучатель, либо его агент. Но это лицо может констатировать утрату или повреждение в момент передачи груза оператором.

Кроме того, фактическая передача груза лицу, уполномоченному принять его, освобождает оператора от ответственности за груз. В связи с этим он не может нести ответственность за повреждение или утрату, произошедшую с грузом после его выхода из складской зоны порта.

Именно по этим причинам пункт 2 не может применяться к оператору порта и еще потому, что предусмотрены слишком длительные сроки, а именно 7 дней с даты доставки груза конечному грузополучателю и 45 дней с даты передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

Пункт 2 является источником произвольных действий и может привести только к злоупотреблениям и предъявлению оператору различных исков.

Кроме этого, следует отметить, что предусмотренный для перевозчика срок составляет 15 дней с даты передачи груза грузополучателю (пункт 2 статьи 19 "Гамбургских правил").

Пункт 4

В этом пункте говорится, что "оператор и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки состояния и количества груза".

Аналогичные положения для "перевозчика и грузополучателя" предусмотрены в "Гамбургских правилах" (пункт 4 статьи 19).

Таким образом, в настоящем проекте существует параллелизм между отношениями перевозчика с грузополучателем и отношениями оператора с лицом, уполномоченным получить груз.

Этот параллелизм необоснован, учитывая юридические взаимоотношения, которые соответственно вытекают из договора о перевозке и договора о "хранении".

Приемщик несет обязательство перед сдатчиком, т.е. лицом, которое передает ему груз.

В связи с этим осмотр груза и проверка количества мест может быть должным образом осуществлена только при эффективном участии сдатчика и в основном перевозчика, поскольку утрата или повреждение обычно констатируется по прибытии груза в порт выгрузки.

Поэтому совершенно необходимо учитывать правила, применяемые в области морских перевозок и портового складирования. В этом пункте необходимо уточнить, что "оператор, перевозчик и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу...".

Пункт 5

В данном пункте рассматривается случай компенсации за ущерб, вызванный задержкой в сдаче груза, причем истец должен уведомить оператора в течение 21 дня после дня, когда груз был сдан лицу, уполномоченному принять его.

Необходимо добавить следующее: "или передан в его распоряжение".

Это уточнение учитывается в положениях пунктов 3 и 4 статьи 5 проекта конвенции, в которых говорится "о задержке в передаче груза".

Действительно, оператор может передать груз в распоряжение уполномоченного лица в предусмотренные сроки без присутствия лица, уполномоченного принять этот груз.

Предусмотренный в данном пункте срок в 21 день должен исчисляться со дня, когда груз был сдан или передан в распоряжение лица, уполномоченного принять его.

Статья 12. Исковая давность

Эта статья касается вопроса предъявления оператору иска о возмещении ущерба.

Предусмотренный в проекте конвенции режим явно наносит ущерб интересам оператора:

- он открывает дорогу для основных исков, которые могут быть предъявлены "уполномоченным лицом", и регрессных исков, которые могут быть предъявлены перевозчиком или каким-либо другим лицом;
- он предусматривает более длительные сроки по сравнению с теми, которые предусмотрены для морского перевозчика в гамбургских правилах, что дает возможность предъявлять оператору большее число исков.

Проблема обжалования в судебном порядке тесно связана с вопросом отношений между приемщиком в порту и сторонами договора о морской перевозке. В данном случае речь идет об одной из проблем, которая вызывает больше всего противоречий.

Действительно, речь идет о том, чтобы защитить интересы участвующих сторон, а именно уполномоченного лица, перевозчика и оператора.

Поэтому необходимо учитывать следующие факторы:

- проблему общей причинности ущерба, ответственность за который может вменяться перевозчику и приемщику;
- отношения, существующие между перевозчиком/"сдатчиком" и оператором/"приемщиком";
- проблему доступа к средствам сбора доказательств, позволяющих определить в ходе одного и того же разбирательства взаимную ответственность перевозчика и оператора с учетом перехода ответственности за груз;
- необходимость для грузополучателя или его страховщика осуществлять свое право предъявлять регрессный иск перевозчику в соответствии с договором о перевозке;

Регрессный иск, предъявляемый только против оператора, может лишь частично защитить интересы грузополучателя, поскольку оператор может нести ответственность лишь за ту утрату или повреждение, которые вменяются ему в вину.

- Судебные расходы и издержки на урегулирование споров, увеличивать которые ни одна из сторон не заинтересована путем предъявления новых исков и затягивания судебного разбирательства, которое может обойтись недешево.

С учетом этих факторов наиболее адекватным представляется следующее решение:

- применять одинаковый срок давности для морского перевозчика и приемщика в порту;
- предусмотреть возможность возбуждения совместного иска против морского перевозчика и приемщика в порту в пользу уполномоченного лица.

Статья 12 должна быть пересмотрена в этом смысле, и в своей нынешней редакции она не может быть применима к оператору порта.

Следует отметить также различие сроков, предусмотренных для перевозчика в "Гамбургских правилах", и сроков, предусмотренных для оператора в настоящем проекте конвенции:

- датой отсчета срока давности для перевозчика является день, когда он "передал" груз либо грузополучателю, либо оператору, при условии, что грузополучатель лично не присутствовал. Время складирования в порту в этот срок не входит;
- для оператора этот срок начинается со дня передачи груза уполномоченному лицу. Если уполномоченное лицо забирает груз после нескольких месяцев складирования, то срок давности продлевается на этот дополнительный срок.

Поэтому срок давности следовало бы исчислять для оператора со дня, когда он принял груз, что совпадает с датой "передачи" для перевозчика.

- Срок, предусмотренный для предъявления регрессного иска против перевозчика даже после истечения срока давности, ставит этот иск во второстепенное положение по отношению к сроку, установленному законодательством данного государства, в котором эти иски предъявляются.

Кроме того, этот срок не может быть менее 90 дней начиная с даты, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, получило уведомление о предъявлении ему иска, т.е. о начале судебного разбирательства.

- В отношении оператора нет никакого упоминания о сроке, установленном законодательством государства, в котором иски предъявляются.

Срок, предусмотренный для предъявления регрессного иска, составляет 90 дней после вынесения судебного решения в отношении лица, которое предъявляет регрессный иск, т.е. по окончании судебного разбирательства по иску против этого лица.

Таким образом, срок в 90 дней для оператора продлевается на срок основного иска, предъявляемого лицу, которое может прибегнуть к регрессному иску против оператора.

Логика требует, что регрессный иск оператору, если его допускать, следует предъявлять в разумный период начиная со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, само получило уведомление о судебном разбирательстве.

Неправительственная международная организация

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (МСАТ)

[Подлинный текст на французском языке]

[В сопроводительном письме к комментариям МСАТ говорится, что в целом проект конвенции соответствует тем взглядам, которых придерживается Международный союз автомобильного транспорта].

Статья 1(b)

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) соглашается с определением термина "груз", принятым Рабочей группой (A/CN.9/298, пункт 18).

Статья 2(b)

Добавление: "Когда в соответствии с нормами международного частного права транспортные услуги, предоставляемые оператором, регулируются законодательством Договаривающегося государства".

Статья 6

Статью 6 следовало бы пересмотреть в том отношении, что не представляется удовлетворительным такое положение, когда для оператора устанавливаются различные пределы ответственности в случае аналогичных грузов, перевозимых различными видами транспорта.

Однако, если статья 6 не будет пересмотрена, то было бы предпочтительным изменить формулировку второго предложения статьи 6(1):

"Вместе с тем, если груз находится в процессе международной перевозки железнодорожным или автомобильным транспортом, ответственность...".

Следует также учитывать, что ввиду гибкости автомобильного транспорта может случиться, что в ходе транспортировки выбор маршрута изменяется, когда это возможно в отношении части транспортировки, на альтернативную морскую или сухопутную перевозку, о чем четко не указывается в транспортном договоре или в транспортной накладной.

Статья 8

Может следовало бы включить оговорку, освобождающую оператора от ответственности, например, в случае утраты, повреждения или задержки доставки, полностью вызванных тем фактором, что какая-либо третья страна умышленно предпринимала или не предпринимала действия с целью вызвать утрату, повреждение или задержку. Это же относится к причинам, вызванным, в частности, военным нападением, военными действиями, гражданской войной, восстанием или природным стихийным бедствием, носящим исключительно сильный и непреодолимый характер.

Статья 9(b)

Возмещение оператору всех расходов за принятие мер, указанных в подпункте (а), является недостаточным. Было бы желательным добавить фразу "и все расходы, утрату или повреждение, возникающие в связи с передачей груза" по аналогии со статьей 22 Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке грузов (Конвенция ДПГ).

[A/CN.9/319/Add.2]

НОРВЕГИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Общие замечания

Правительство Норвегии признает, что в целом необходимо принять унифицированные единообразные правила в связи с международной перевозкой грузов. В настоящее время безопасность грузов может входить в сферу применения конвенций, касающихся ответственности перевозчиков. В других случаях ни один из действующих документов не применим. Проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов не может устранить несоответствие действующих документов. Он является подходящей основой для дальнейших дискуссий и дополнений, и правительство Норвегии положительно оценивает деятельность Рабочей группы по международной договорной практике.

Важно, что в конвенции, касающейся ответственности операторов транспортных терминалов, должное внимание уделяется положениям действующих конвенций о перевозках. Правительство Норвегии выступает за согласованность в данной области. С этой точки зрения мы можем поддержать идею использования действующих конвенций в качестве образцов для конвенции ОТТ.

Правительство Норвегии хотело бы также представить некоторые отдельные замечания в отношении различных статей проекта конвенции. Замечания представляются без ущерба для нашей окончательной позиции.

Замечания по различным статьям

Статья 3

В соответствии со статьей 3 оператор несет ответственность за груз до момента его передачи или же "вручения". По нашему мнению, следует рассмотреть вопрос о расширении периода ответственности в тех случаях, когда груз не был передан. В любом случае слово "вручение" должно быть уточнено.

Статья 6

Различные ограничения суммы для перевозки грузов по морю или по внутренним водным путям, в одной стороны, и различные виды перевозок, с другой стороны, могут привести к возникновению проблем. В соответствии с пунктом 2 на практике может оказаться сложным подсчитать пределы ответственности за задержку. В принципе предел ответственности должен быть высоким, чтобы обеспечить соответствующую компенсацию. Однако важно, чтобы такие суммы в максимально возможной степени соответствовали предельным суммам в других соответствующих правовых документах о перевозках.

Статья 9

Данная статья обеспечивает защиту оператора при нанесении ущерба, причиненного опасным грузом. В пункте 2 оператору предоставляется право возмещения всех расходов в связи с принятием мер предосторожности, указанных в пункте 1. Сфера применения пункта 2 может быть также ограничена, и ее следует рассмотреть подробнее.

Статья 11

Данная статья отличается от аналогичных положений других конвенций о перевозках. Правительство Норвегии хотело бы, чтобы была обеспечена большая степень соответствия.

[A/CN.9/319/Add.3]

В настоящем добавлении к документу A/CN.9/319 содержится компиляция комментариев, полученных в период с 22 марта 1989 года по 28 апреля 1989 года.

КОМПИЛЯЦИЯ КОММЕНТАРИЕВ

Государства

ФИНЛЯНДИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Правительство Финляндии приветствует возможность высказать свои соображения по проекту конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Однако эти нижеследующие соображения высказываются без ущерба для какой-либо окончательной позиции, которую правительство может занять по этому вопросу в будущем. Возможная ратификация этой конкретной конвенции будет зависеть в том числе от того, вступят ли в силу Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года и Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов.

Правительство поддерживает идею о том, чтобы соответствующий международный режим ответственности был установлен в форме конвенции. Это решение не препятствует государствам, которые не готовы пойти на такую форму применения соответствующих норм, использовать конвенцию в качестве типового закона. Решение, предложенное в статье F проекта заключительных положений, в соответствии с которым конвенция вступает в силу после пяти ратификаций, также является приемлемым для правительства Финляндии.

Комментарии по конкретным статьям

Статья 1

Пункт (d). Правительство понимает, что использование широкого определения термина "транспортные услуги" в этом пункте отражает цель охватить этой конвенцией все возможные вопросы, не подпадающие под сферу применения различных международных транспортных конвенций. Тем не менее представляется, что в результате использования этого широкого определения в сферу применения конвенции входят даже такие операции, применение к которым различных статей конвенции (например, статей 4 и 10) является, по-видимому, необоснованным. Можно поставить также под сомнение вопрос о том, что политика, лежащая в основе конвенции, оправдывает включение в сферу ее применения такие виды деятельности, которые обычно осуществляются либо под контролем капитана судна, либо в связи с погрузкой и разгрузкой. В силу этого правительство Финляндии предлагает исключить из этого подпункта слова "штивка, размещение, укладка и увязка".

Статья 3

Согласно этой статье срок ответственности оператора истекает, когда он передает или вручает груз лицу, уполномоченному принять его. Правительство Финляндии предлагает заменить слово "вручения" словами "предоставления в распоряжение". Задержка согласованного срока приема груза не должна вести к полному прекращению ответственности оператора, за исключением случаев, когда он направляет соответствующее уведомление получателю и требует забрать груз. Правительство Финляндии подчеркивает, что положения этой статьи о периоде ответственности не должны препятствовать применению к оператору общих принципов правовой ответственности за гражданские правонарушения и ущерб.

Статья 6

Пункт 1. Пределы ответственности, устанавливаемые этой статьей, должны соответствовать другим предельным суммам, используемым в области транспортного законодательства, с тем чтобы сделать возможным регрессные иски на взаимобразной основе между операторами и перевозчиками. Поэтому, возможно, было бы предпочтительным включить в статью альтернативный подход, основывающийся на количестве упаковок и единиц груза. Вопрос о применении пределов на каждую упаковку к случаю контейнеров и подобным случаям должен решаться в этой конвенции аналогично тому, как это делается в конвенциях о морской перевозке грузов.

Возможно, целесообразно разъяснить некоторые положения конвенции в том, что касается случаев, когда груз утерян и затем найден. Конвенция не должна толковаться таким образом, чтобы оператор *eo ipso* приобретал право владения предположительно утерянным грузом лишь в силу уплаты компенсации за полную утрату груза в соответствии со статьей 6 после истечения периода его ответственности. Если груз обнаруживается после уплаты компенсации, то вопрос о собственности на груз должен решаться на основании применимого права. Конвенция не должна препятствовать грузополучателю требовать груз и получать компенсацию за задержку, если он согласен возместить оператору разницу между компенсацией за полную утрату груза и компенсацией за задержку.

Статья 8

Пункт 1. Правительство Финляндии в принципе согласно с решением, которое принято в пункте 1 статьи 8 и в соответствии с которым оператор утрачивает право на ограничение ответственности в случае, когда утрата, повреждение или задержка причинены намеренно или в результате грубой халатности служащими или агентами оператора. Тем не менее оператор должен иметь право прибегать к пределам ответственности в случае, когда его служащий или агент вызвали причинение ущерба и когда не имеется причинной связи между ущербом и выполнением служащим своих профессиональных обязанностей. В качестве примера можно привести случай, когда служащий оператора в нерабочее время путем взлома проникает в помещение оператора и похищает груз.

Следовательно, утрата права на ограничение ответственности за убытки, причиненные служащим оператора, должна ограничиваться случаями, когда служащий или агент выступают в этом качестве. Вопрос об определении этих пределов должен быть оставлен на урегулирование соответствующим национальным законодательством по вопросам договоров найма и агентского представительства.

Статья 10

Обеспечительное право оператора в отношении грузов, устанавливаемое в пункте 1 статьи 10, привязано к издержкам и искам, связанным с обеспечением транспортных услуг, которые предоставлены им в отношении груза в течение периода, когда он несет за него ответственность. Ему также предоставляется право продать груз для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего иска (пункт 3).

Предлагается, чтобы право на удержание и право на продажу груза охватывало издержки и иски, связанные с обеспечением транспортных услуг, предоставленных оператором после начала отсчета периода его ответственности. Издержки и претензии могут возникнуть частично или полностью после истечения в соответствии со статьей 3 конвенции периода ответственности оператора, например, в случае, если груз не был принят у оператора в течение согласованного периода времени, а сборы за хранение в течение согласованного периода времени были уплачены заранее. Нет никаких причин для отказа в праве на удержание в связи с такими издержками и исками.

Оператор должен также иметь возможность расширять применение своего права продавать груз на невостребованные грузы, даже если он, например, в результате авансовых выплат не имеет непокрытых издержек и исков. Таким образом, к этой статье следует добавить новый подпункт, согласно которому невостребованный груз может быть продан, если i) оператор уведомил лицо, уполномоченное принять груз, о наличии груза и о своем намерении осуществить право на продажу груза и ii) срок, который указан в уведомлении и который не может составлять менее 30 дней, истек, а товары не востребованы.

В пункте 3 после слов "к контейнерам" следует добавить слова "поддонам или аналогичным приспособлениям для упаковки или транспортировки, если груз в нем объединен или упакован", с тем чтобы добиться единообразия в этом отношении с подпунктом (b) статьи 1.

Статья 17

Пункт 4. Правительство Финляндии предлагает следующую формулировку пункта 4: "Поправки одобряются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании, при условии, что в момент голосования присутствует по меньшей мере половина членов".

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

[Подлинный текст на английском языке]

Правительство ГДР считает, что проект конвенции, содержащийся в документе A/CN.9/298, представляет собой солидную основу для дальнейшей дискуссии. Тем не менее мы считаем, что некоторые проекты статей могли бы быть улучшены. Ниже приводится ряд предлагаемых поправок.

Статья 2

Мы предлагаем изменить текст статьи 2 следующим образом:

"Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам в отношении груза, который является объектом международной перевозки:

- a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, который имеет, по крайней мере, одно коммерческое предприятие в Договариваемом государстве, или
 - b) когда транспортные услуги производятся в Договариваемом государстве, или
 - c) когда, в соответствии с нормами международного частного права, транспортные услуги регулируются законодательством договариваемого государства".
- Пункты 2 и 3 следует исключить.

Статья 3

Предлагается заменить слово "вручения" словами "выдачи в распоряжение".

Статья 4, пункт 1

Предлагается заменить слово "представленный" словом "переданный".

Статья 5, пункт 4

Увеличить срок с "30 календарных дней..." до "60 календарных дней ...".

Статья 8, пункт 1

Предлагается после слова "агентов" включить слова "... или другого лица, услуги которого оператор использует для обеспечения транспортных услуг":

1) Оператор не имеет права пользоваться пределами ответственности, предусмотренными в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка вызваны действием или упущением самого оператора, его служащих или агентов или другого лица, услуги которого оператор использует для обеспечения транспортных услуг, которое совершено с намерением вызвать такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9 (b)

Формулировку ... "все расходы оператора" заменить формулировкой "все его расходы".

Статья 10, пункты 1, 3, 4

Во всех этих пунктах правовая норма должна быть нормой места нахождения груза.

Статья 11, пункт 2

Предлагается закончить формулировку словами "... когда груз прибыл к месту конечного назначения". Если последняя часть данного пункта будет сохранена, срок 45 дней следует увеличить.

Статья 12, пункт 5

С тем чтобы не допустить неоправданного увеличения судебных исков, перевозчик или другое лицо должны иметь возможность предъявить регрессивный иск против оператора также в течение 90 дней после урегулирования иска, если ему не был предъявлен иск.

Статья 14

Предлагается дополнительный пункт:

"2) Вопросы, касающиеся положений, которые регулируются настоящей Конвенцией и которые не сформулированы в ней в ясной форме, следует решать в соответствии с общими принципами, на которых она основывается, или при отсутствии таких принципов в соответствии с законодательством, применимым в силу положений частного международного права".

Статья 17, пункт 1

Предлагается включить дополнительный подпункт:

"с) Если настоящая Конвенция вступит в силу более чем через пять лет после ее открытия для подписания, Депозитарий созывает совещание Комитета в первый год после ее вступления в силу".

Статья 17, пункт 3

Данный пункт можно исключить или, в случае его сохранения, сформулировать иначе:

"При установлении того, следует ли изменять пределы, и если да, то на какую сумму, принимаются во внимание любые признанные уместными критерии, определенные на международной основе, в том числе: ...".

Статья 17, пункт 6

Оба срока "18 месяцев" следует заменить на сроки "12 месяцев".

НИДЕРЛАНДЫ

[Подлинный текст на английском языке]

Общие комментарии

Правительство Нидерландов с большим интересом и удовлетворением приняло к сведению проект конвенции. Основная причина унификации правил, касающихся ответственности операторов терминалов, заключается в ликвидации пробелов в режимах ответственности в международных транспортных конвенциях до перевозки, в процессе перевозки и после перевозки грузов, а также между различными этапами транспортировки. С одной стороны, проект конвенции должным образом защищает грузовладельцев, и, с другой стороны, он облегчает предъявление исков перевозчиками, операторами смешанной перевозки, грузовладельцами и аналогичными организациями против операторов терминалов, когда они несут ответственность за утрату или повреждение грузов, причиненные оператором терминала в течение того периода, когда он несет ответственность за данный груз.

Настоящий проект конвенции применим к операторам терминалов, обрабатывающим грузы, которые являются объектами международной перевозки морским, воздушным, железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом. Существуют самые различные категории операторов, которые обрабатывают различные виды грузов и осуществляют различные функции. Кроме того, операторы имеют самые разнообразные технические и оперативные функции. Учитывая эти различные реальные обстоятельства, в которых операторы терминалов осуществляют свою деятельность, правительство Нидерландов не убеждено в том, что на различные категории операторов терминалов обязательно должен распространяться аналогичный режим ответственности. В проекте конвенции следует предусмотреть возможность для национального законодателя применять данный проект конвенции в соответствии с особыми обстоятельствами. В этой связи ниже вносятся соответствующие предложения.

Нижеследующие комментарии по ряду статей не являются окончательным выражением мнения правительства Нидерландов. Правительство оставляет за собой право внести дополнительные предложения об изменениях в этих и других статьях на двадцать второй сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. Поэтому отсутствие замечаний не свидетельствует о том, что правительство Нидерландов в любом случае согласится с любой конкретной статьей.

Определения и период ответственности (статьи 1 и 3)

Определение точных сроков возникновения и прекращения ответственности какого-либо перевозчика в соответствии с международной транспортной конвенцией является весьма сложным вопросом и вызывает различные толкования. В соответствии с Варшавской конвенцией, Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках перевозчик несет ответственность за груз с момента его принятия до момента его доставки. В соответствии со статьей 3 проекта конвенции оператор терминала несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение. Учитывая возможность, когда перевозчик и оператор терминала несут ответственность одновременно, правительство Нидерландов считает, что тексты подпункта (а) статьи 1 и статьи 3 допускают применение конвенции в случае, когда груз по-прежнему находится в ведении перевозчика, и в течение этого периода оператор терминала осуществляет транспортные услуги в отношении этого груза. Если в течение этого периода происходит утрата или повреждение груза, то перевозчик будет нести ответственность за стоимость груза и может предъявлять иск к оператору терминала.

Следует четко указать, что термин "транспортные услуги" означает физическую обработку груза, а не, например, финансовые услуги в отношении данного груза. Поэтому правительство Нидерландов предпочло бы заменить определение транспортных услуг следующим определением:

"а) "Транспортные услуги" означают такие услуги в отношении физической обработки груза, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка;"

Выдача документа (статья 4)

Следует четко указать, какое лицо подразумевается под заказчиком. Правительство Нидерландов предпочло бы заменить слово "заказчик" выражением "другая сторона контракта".

Утрата права на ограничение ответственности (статья 8)

Включение в статью 8 служащих или агентов вызывает серьезные возражения.

Оператор может утрачивать право на пределы ответственности только в случае его собственных преднамеренных или безответственных действий, а не в случае таких действий со стороны его служащих или агентов. Утрата права на ограничение его ответственности должна рассматриваться в качестве важного фактора распределения рисков между грузовладельцами, перевозчиками и операторами терминала. В соответствии с пунктом 1 статьи 8 Гамбургских правил перевозчик не имеет права на ограничение ответственности только в случае своих собственных преднамеренных или безответственных действий. Для целей страхования оператору терминала важно знать, что он может опираться на пределы, установленные в унифицированных правилах, и что эти пределы не будут действовать только в исключительных случаях.

Опасные грузы (статья 9)

В случае передачи оператору терминала опасных грузов и уведомления его об опасном характере этих грузов, оператор терминала имеет право принять необходимые меры предосторожности в соответствии с подпунктом (а) статьи 9. Он имеет право на возмещение всех своих расходов на принятие таких мер. Однако не ясно, кто ему эти расходы возмещает. Правительство Нидерландов предлагает заменить подпункт (b) следующим текстом:

"b) получить возмещение за все расходы по принятию мер, упоминаемых в подпункте (а), от лица, которое не смогло выполнить свои обязательства по уведомлению оператора об опасном характере грузов в соответствии с любой международной конвенцией или национальным законодательством".

Уведомление об утрате или повреждении (статья 11)

Правительство Нидерландов предпочитает, чтобы в унифицированных правилах предусматривалось письменное уведомление оператора терминала.

Правительство Нидерландов вносит следующее предложение в порядке общих замечаний:

Новая статья

"Любое государство может заявить в момент подписания, ратификации, принятия, одобрения или присоединения, что оно ограничивает применение положений настоящей Конвенции некоторыми категориями операторов терминалов".

ТРИНИДАД И ТОБАГО

[Подлинный текст на английском языке]

Правительство Тринидада и Тобаго приветствует выработку конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. По мнению правительства, применение этой конвенции, когда она будет принята, окажет положительное воздействие на международную торговлю, так как она обеспечивает единообразное решение весьма сложной проблемы ответственности оператора.

На рассмотрение представляются следующие комментарии по конкретным статьям.

Статья 3 - Период ответственности

Период ответственности устанавливается нечетко, и это положение должно быть сформулировано таким образом, чтобы привести к установлению возможно более короткого срока после выгрузки груза, например срока в один-два дня после выгрузки.

Статья 4 - Выдача документа

Здесь необходимо включить еще одну статью, возлагающую на грузоотправителя или его агента обязанность представить оператору надлежащие документы в течение разумного срока. В настоящей статье вопрос никоим образом не затрагивается.

Статья 5 - Основания для ответственности

Пункт 2. Применение этой статьи может вызвать трудности. Хотя общее воздействие сочетания причин может быть установлено без каких-либо трудностей, распределение воздействия по отдельным причинам вряд ли будет строиться на математических правилах сложения и вычитания. Это может привести к появлению в государствах-членах различной практики. Возможно, для целей этой статьи могут быть разработаны более конкретные руководящие положения.

Статья 10 - Обеспечительные права в отношении грузов

Положение об обеспечительных правах в отношении грузов должно быть сформулировано таким образом, чтобы свести удержание грузов к минимуму. Другими словами, выдаче гарантий на исковую сумму следует отдать предпочтение перед складированием и удержанием груза при возникновении спорных вопросов.

Статья 11 - Уведомление об утрате, повреждении или задержке

Возможно, установленный срок слишком мал для крупных партий груза.

Статья 16 - Расчетная единица

Такой пересчет может поставить в определенно невыгодное положение развивающиеся страны и другие государства, валюты которых являются относительно "слабыми".

[A/CN.9/319/Add.4]

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПОРТОВ И ГАВАНЕЙ (МАПГ)

Секретарь Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли получил от генерального секретаря Международной ассоциации портов и гаваней следующее сообщение:

[Подлинный текст на английском языке]

1. Как генеральный секретарь Международной ассоциации портов и гаваней с уважением препровождаю Вам "Резолюцию, касающуюся проекта конвенции об ограничении ответственности операторов терминалов", которая была принята 28 апреля 1989 года на проходившем в Майами пленарном заседании 16-й двухгодичной конференции этой Ассоциации.
2. Текст резолюции (порядковый номер - Резолюция № 2 16-й двухгодичной конференции МАПГ) гласит следующее:

РЕЗОЛЮЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТЕРМИНАЛОВ

ПОСКОЛЬКУ Комитет по правовой защите интересов портов изучил проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов, который будет представлен Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее сессии в 1989 году, и

ПОСКОЛЬКУ Совет директоров одобрил доклад Комитета по этому проекту конвенции,

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПОРТОВ И ГАВАНЕЙ ПОСТАНОВЛЯЕТ на 2-м пленарном заседании, состоявшемся в ходе 16-й конференции 28 апреля 1989 года, что МАПГ выражает настоящим свою поддержку принципу уточнения и ограничения ответственности операторов транспортных терминалов за утрату или повреждение груза при той оговорке, что она выражает пожелание, чтобы ЮНСИТРАЛ тщательно рассмотрела предлагаемую концепцию установления ответственности операторов за преднамеренное повреждение груза или его задержку в результате действий служащих или агентов оператора, а также при условии дальнейшей оговорки о том, что денежные пределы должны быть установлены на разумных и обеспечивающих возможность страхования уровнях.

[A/CN.9/319/Add.5]

ИРЛАНДИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Хотя продолжающееся увеличение объема международной торговли, по-видимому, обусловит рост потребностей в транспортных терминалах и связанных с ними операциях, в первую очередь в материковой части Европы после завершения процесса создания Единого рынка Европейских сообществ, Ирландия не видит острой необходимости в принятии международно-правового документа для регулирования деятельности таких терминалов. Однако такой международный документ, если он получит широкое применение, будет иметь несомненные преимущества.

Ирландия отмечает, что предпринятые ранее Международным морским комитетом попытки разработать такой документ оказались безуспешными ввиду отсутствия поддержки на международной арене, и сомневается, что такая поддержка, которая послужила бы основанием для проведения скрупулезной работы, необходимой для выработки окончательного текста конвенции, будет получена. (Это, очевидно, влияет на то, когда конвенция, в том случае, если она будет принята, вступит в силу как международно-правой документ.)

Ирландия также высказывает сомнения по поводу предлагаемого включения в статью 17(1)(b) проекта конвенции ссылку на "Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбург)", которая еще не была принята достаточным числом государств для того, чтобы она приобрела силу международно-правового документа. По сути дела крупнейшие морские государства не дают никаких оснований полагать, что они намерены принять эту конвенцию.

Что касается сферы действия предлагаемой конвенции, то Ирландия считает настоящий проект несовершенным, поскольку в нем не рассматриваются такие жизненно важные вопросы, как какой режим следует установить в отношении скоропортящихся грузов (а именно, продовольствия), и не содержится никаких положений относительно таможенных пошлин или сборов, которыми могли бы облагаться грузы.

Поскольку ирландские портовые власти обеспечивают хранение грузов под открытым небом или в закрытых помещениях, не принимая на себя ответственность и предоставляя услуги бесплатно, Ирландия считает, что портовые власти не берут на себя обязательство в ходе выполнения своей работы принимать груз, являющийся объектом международной перевозки, и что поэтому положения проекта конвенции не распространяются на ирландские портовые власти. Ирландия хотела бы получить подтверждение того, что этого толкования придерживаются и другие делегации.

Сноски

1/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее семнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать девятая сессия, Дополнение № 17 (A/39/17), пункт 113.

2/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать первой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок третья сессия, Дополнение № 17 (A/43/17), пункт 29.