



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2000/3
3 July 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать четвертая сессия, 4-6 сентября 2000 года,
пункт 8 повестки дня)

**ВОЗМОЖНОСТИ СОГЛАСОВАНИЯ И УНИФИКАЦИЯ РЕЖИМОВ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ
КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

**Итоги двух совещаний ("слушаний") группы экспертов по режимам
гражданской ответственности для мультимодальных перевозок**

Записка секретариата ЕЭК ООН

A. МАНДАТ

1. В соответствии с мандатами, предоставленными Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и Рабочей группой по комбинированным перевозкам ЕЭК ООН (WP.24), секретариат ЕЭК ООН созвал два неофициальных совещания группы экспертов с целью рассмотрения необходимости и возможностей согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих операции по мультимодальным

перевозкам, с учетом мнений различных правительств и неправительственных организаций, участвующих в решении данного вопроса на национальном и международном уровнях (ECE/TRANS/128, пункт 86; ECE/TRANS/133, пункт 70; TRANS/WP.24/83, пункты 31-36; TRANS/WP.24/85, пункты 32-37; TRANS/WP.24/87, пункты 34-36).

2. Ниже секретариат ЕЭК ООН кратко излагает основные вопросы, обсужденные группой экспертов, а также доводы, выдвинутые различными экспертами, принимавшими участие в их обсуждении. В приложении к настоящему документу секретариат ЕЭК ООН приводит информацию о мнениях, доведенных до сведения секретариата в письменном виде. Некоторые из этих материалов изложены в сокращенной форме.

В. УЧАСТНИКИ

3. Первое совещание группы экспертов состоялось 24 и 25 января 2000 года, а второе - 29 и 30 мая 2000 года в Женеве.

4. На этих совещаниях присутствовали заинтересованные правительственные эксперты от Австрии, Бельгии, Германии, Нидерландов и Европейской комиссии (ЕК). Кроме того, на них присутствовали представители следующих межправительственных и неправительственных организаций, а также частного сектора: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Балтийского и международного морского совета (БИМКО), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Международного морского комитета (ММК), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Европейской ассоциации интермодальных перевозок (ЕАИП), Европейских советов грузоотправителей (ЕСГ), Ассоциации европейских торгово-промышленных палат (Европалата), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Европейского объединения комбинированных перевозок (ЕОКП), Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ), Международной торговой палаты (МТП), Международной палаты судоходства (МПС), Международной конференции служб экспресс-перевозок (МКСЭП), Международной ассоциации мультимодальных перевозок (МАМП), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза морского страхования (МСМС), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международного союза компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП), Международной группы клубов по охране и возмещению убытков,

Клуба операторов сквозных перевозок (Клуб ТТ), Ассоциации операторов автомобильных перевозок Германии (БГЛ), БАСФ, компании "Дойче пост АГ", компании "Нестле" и компании "Фольцваген транспорт АГ".

С. ИТОГИ СОВЕЩАНИЙ ("СЛУШАНИЙ") ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ

I. Текущая и предполагаемая деятельность в области международных режимов гражданской ответственности, охватывающих мультимодальные перевозки

5. С целью создания прочной основы для рассмотрения соответствующих вопросов и обеспечения полной транспарентности проводящихся в настоящее время или запланированных на будущее мероприятий на национальном и международном уровнях в области режимов гражданской ответственности состоялся обмен информацией и были представлены дополнительные материалы в письменном виде, полученные секретариатом из широкого ряда источников. К сожалению, некоторые организации, в частности секретариат Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), по-видимому, не поддержали мнение секретариата о том, что транспарентность текущей и запланированной деятельности в данной сфере имеет важное значение для рационального осуществления процесса принятия решений и эффективного использования ресурсов правительственными органами, которые функционируют или планируют функционировать в этой области. Поэтому секретариату не всегда было легко собирать соответствующую информацию.

6. Помимо текущей и предусмотренной деятельности, которая уже была определена на предыдущих совещаниях группы экспертов ЕЭК ООН (TRANS/WP.24/1999/1, пункты 3-5; TRANS/WP.24/1999/2, пункты 5-10), было указано, что проблемы гражданской ответственности в настоящее время рассматриваются некоторыми международными организациями, как, например, Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций, Комитетом ОЭСР по морскому транспорту, Международным морским комитетом (ММК) и Международной торговой палатой (МТП).

7. В настоящее время ММК в сотрудничестве с ЮНСИТРАЛ работает над проектом законодательства в области морского транспорта. Цель этой работы состоит в том, чтобы обеспечить охват перевозок от двери до двери в тех случаях, когда они включают отрезок транспортировки по морю. Таким образом будет затронуто большинство межрегиональных мультимодальных транспортных операций. Помимо проблем гражданской ответственности, в этом проекте будут освещены и другие вопросы; по мнению ММК, он станет международным инструментом, обеспечивающим согласование

в данной области, который будет отвечать потребностям торговли в XXI веке. В данной связи ЮНСИТРАЛ и ММК проведут семинары по транспортному праву с целью выяснения возможностей для повышения единообразия в этой сфере; эти семинары состоятся 6 июля 2000 года в Нью-Йорке и в сентябре 2000 года. ММК также планирует представить проект положений по некоторым проблемам, касающимся международного транспортного законодательства, а также рабочий документ по проблемам ответственности на совещании международного подкомитета ММК по согласованию законодательства о перевозке грузов по морю, которое состоится 7 и 8 июля 2000 года. Проект конвенции или другой всеобщий инструмент для согласования, возможно, будет вынесен на утверждение на конференции ММК в начале 2001 года.

8. Комитет ОЭСР по морскому транспорту, по видимости, счел, что важно обозначить несоответствия между различными режимами ответственности за груз, регулируемыми морские перевозки, а также пути и средства их устранения на основе введения общих правил. Рассматривается вопрос об охвате данным проектом других видов транспорта, а также возможность привлечения к его обсуждению стран, не являющихся членами ОЭСР. Рабочее совещание по вопросам ответственности за груз в рамках морских перевозок запланировано на декабрь 2000 года.

9. Международная торговая палата (МТП) учредила группу экспертов по транспорту, которая завершила обзор и анализ состояния правовых режимов мультимодальных перевозок в качестве основы для рассмотрения этого вопроса членами МПП по транспортной отрасли и изложения ими своих замечаний. В данной связи специальная рабочая группа МТП по законодательству и практике мультимодальных перевозок сделала вывод о том, что пересмотр Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Конвенции СП) не является подходящим решением и что согласование положений об ответственности в данной области можно было бы наилучшим образом обеспечить посредством включения саморегламентирующих правил в частные договоры. Поэтому членам МТП по транспортной отрасли было рекомендовано и впредь стимулировать применение Правил ЮНКТАД/МТП.

10. В соответствии с Бангкокским Планом действий ЮНКТАД, принятым в феврале 2000 года, секретариат ЮНКТАД в настоящее время анализирует в международном масштабе вопрос о применении правил мультимодальных перевозок, а также национальных законодательств, регулирующих операции по мультимодальным перевозкам.

11. ЕЭК ООН, оказывающая содействие в применении Конвенции КДПГ, в сущности завершила разработку конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Планируется, что эта конвенция будет принята на дипломатической конференции, которая будет проведена в сотрудничестве с Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссией (ДК) 25 сентября – 4 октября 2000 года в Будапеште. Этот документ о международном режиме гражданской ответственности не содержит положений о мультимодальных перевозках. Он предусматривает уровни компенсации, основанные на нормах морского права (т.е. на Гаагско-висбийских правилах). В статье 17 проекта конвенции говорится, что перевозчик отвечает за упущения своих служащих (ECE/TRANS/CMNI/Conf/2). Это положение обеспечивает согласование новой КПГВ с конвенциями КДПГ и КОТИФ/МГК, но противоречит морскому режиму Гаагско-висбийских правил. Вместе с тем договаривающиеся стороны могут допускать отступления от этого положения. В соответствии со статьей 32 государства могут в момент подписания КПГВ сделать заявление, освобождающее их от необходимости выполнять положения статьи 17 в отношении других государств, сделавших такое же заявление.

12. Группа экспертов также была проинформирована об основных аспектах недавно принятых или измененных национальных законов Голландии и Германии, регулирующих мультимодальные перевозки. Отмечалось также, что закон Соединенных Штатов о торговом мореплаваннии (COGSA) касается мультимодальных перевозок. Новый закон COGSA будет применяться в рамках перевозок по направлению в США и из этой страны к заключаемым в Соединенных Штатах Америки или за их пределами договорам перевозки грузов, перевозимых или доставляемых в Соединенные Штаты при помощи морской или сквозной транспортировки.

II. Проблемы ответственности, возникающие в ходе осуществления международных операций по мультимодальным перевозкам

13. Подчеркивалось, что на практике мультимодальные транспортные операции сопряжены со многочисленными проблемами, например с определением законодательства, которое должно применяться к конкретной транспортной операции в тех случаях, когда используется несколько видов транспорта, охватываемых различными режимами гражданской ответственности. Даже операторам перевозок не всегда известно, какой режим ответственности применяется к производимым ими операциям.

14. Хотя представители страховой отрасли подтвердили, что обычно не возникает никаких трудностей в связи со страхованием ответственности для операторов мультимодальных перевозок (ОМП), данная ситуация, по-видимому, является совершенно

иной в случае перевозок, осуществляемых по направлению в развивающиеся страны и регионы, где не существует четкого или вообще никакого законодательства в данной области, либо из этих стран и регионов. Представляется, что неопределенность в отношении применимых правовых положений в этих случаях обуславливает повышение цен на перевозки в результате уплаты более высоких страховых взносов.

15. Компании, осуществляющие перевозки крупных объемов грузов, сталкиваются в данной связи, как правило, с немногочисленными проблемами, поскольку они в состоянии навязать собственные общие условия небольшому числу избранных перевозчиков, с которыми они работают, в зависимости от вида транспорта и района доставки груза. Однако они также предпочли бы единообразный, простой и эффективный с точки зрения затрат режим ответственности, действующий на глобальном уровне и основывающийся на таком режиме ответственности, как КДПГ. Отмечалось, что в зависимости от характера перевозимых грузов может вообще не возникать никакой необходимости в страховании ответственности, если пределы и процедуры компенсации аналогичны предусмотренным в Конвенции КДПГ. Кроме того, в периоды заключения соглашений с внешними организациями на выполнение некоторых управленческих функций и изготовления продукции по требованию даже крупные компании зачастую отказываются от одновременной отправки крупных объемов груза в одном и том же направлении и, таким образом, также вынуждены принимать условия ответственности операторов перевозок.

16. Менее крупным компаниям весьма часто приходится соглашаться с применением не удовлетворяющих их условий в отношении заключаемых ими договоров перевозки. Мелкие операторы должны противостоять экономической мощи своих партнеров, (т.е. операторов паромных перевозок, навязывающих собственные условия общей ответственности), которые могут заставлять их заключать невыгодные для них договоры перевозки.

17. Поскольку мультимодальные перевозки все чаще осуществляются с использованием контейнеров, доказать, на каком отрезке перевозки имели место повреждения груза, крайне трудно. Вопрос об ответственности за нелокализованную потерю груза до сих пор не решен на международном уровне. В качестве иллюстрации уместно привести следующий пример: перевозки прицепов или съемных кузовов автомобильным транспортом в Германии на терминал комбинированных перевозок, затем железнодорожным транспортом в Италию и после этого автомобильным транспортом клиенту осуществляются, как правило, на основе общих условий МСККП, которые будут применяться только в отношении транспортировки между терминалами комбинированных перевозок. Правила ЮНКТАД/МТП обычно не используются в случае

таких транспортных операций. Об ответственности за нелокализованную потерю груза может идти речь только при применении национального закона Германии, содержащего положения по данному вопросу.

18. С одной стороны, каждый оператор перевозки заинтересован в том, чтобы потеря груза произошла в процессе транспортной операции, в отношении которой может быть применен наименьший предел ответственности, а грузоотправитель - в том, чтобы она произошла на том отрезке, в отношении которого применяется наиболее высокий предел ответственности. Это может привести к продолжительным судебным разбирательствам. С другой стороны, действующие положения о бремени доказывания отнюдь не благоприятствуют беспрепятственному и оперативному принятию решений. Следовательно, грузоотправители и операторы перевозок по этой причине зачастую стремятся избегать судебных разбирательств и урегулировать проблемы компенсации на коммерческой основе. Помимо решений, принимаемых сторонами вне суда, действует общий принцип, в соответствии с которым последний перевозчик, доставляющий груз клиенту, просто не получит вознаграждения в случае повреждения или задержки в доставке груза.

19. Группа экспертов отметила, что довольно сложно получить информацию о соответствующих фактах и цифрах в этой области. Точных сведений о числе претензий и судебных споров, а также о размере требуемой компенсации не существует. Однако представляется, что ущерб, наносимый грузам в процессе мультимодальной перевозки с использованием автомобильных/железнодорожных операций, не является весьма высоким. По неофициальным оценкам, самый крупный в Европе оператор комбинированных перевозок "Kombiverkehr" выплатил около 0,0025% от своих доходов от фрахта с целью урегулирования претензий, связанных с ущербом, нанесенным как самому грузу, так и грузовым единицам, и, возможно, понес, кроме того, аналогичные издержки, связанные с заключением сделок.

20. Вместе с тем часто наносится ущерб, обусловленный задержкой в доставке груза. Отмечалось, что оператора, несущего ответственность за такие задержки, выявить легко. Кроме того, ущерб зачастую наносится также в процессе операций по перевалке груза.

21. Что касается морских перевозок, то действующими международными конвенциями не предусматривается ответственность оператора в случае задержки в доставке груза. Это, по-видимому, является неприемлемым для грузоотправителей, а также для операторов перевозок на других видах транспорта, поскольку в таком случае не обеспечиваются равные условия для функционирования различных видов транспорта, а это не соответствует современным требованиям о доставке точно в срок.

22. Грузоотправителям и грузополучателям необходимо знать, в течение каких сроков они должны провести судебное разбирательство и как это сделать. Действующие правила различаются в зависимости от юрисдикции и применимого режима. В некоторых случаях сроки погашения давностью являются непродолжительными, что может создавать трудности в плане своевременного предъявления иска в отношении соответствующего перевозчика в соответствующую инстанцию. Договорные сроки исковой давности, которые являются еще менее продолжительными (например, девятимесячный срок исковой давности, предусмотренный в положении 17 ФБЛ 6.1992 ФИАТА), могут вводить в заблуждение, поскольку они недействительны в тех случаях, когда используется особый обязательный национальный или международный правовой режим.

23. Поскольку собственник груза имеет ограниченный доступ к информации о причине ущерба, возложить на него бремя доказывания фактов, подтверждающих ответственность оператора, - значит создать ненужное препятствие для взыскания убытков.

24. Группа экспертов также отметила, что в действующих режимах гражданской ответственности существуют пробелы. Некоторые из них настолько велики, что режим вообще не может применяться к перевозкам, которые охватывались бы им в том случае, если составители документов рассмотрели бы соответствующий вопрос. Например, Гаагские и Гаагско-висбийские правила применяются только к договорам, удостоверенным коносаменами, но не применяются в отношении отправок, удостоверенных транспортными накладными, которые широко используются на каботажных маршрутах, например, в Северном море и Ла-Манше.

25. Хотя ответственность перевозчика в значительной степени регулируется обязательными правилами, изложенными в конвенциях, касающихся различных видов транспорта, существуют периоды времени, в течение которого на грузы, транспортируемые в рамках мультимодальной транзитной перевозки, не распространяется обязательный режим. Наличие этих пробелов в режимах ответственности может иметь серьезные негативные последствия, поскольку, согласно оценкам, потеря или повреждение груза в большинстве случаев имеют место не в процессе фактической перевозки, а во время осуществления операций, связанных с транспортировкой, до или после транспортной операции.

26. Если грузы перебрасываются с одного вида транспорта на другой и ущерб имеет место во время их перевалки между поездами, грузовиками или судами, то не всегда легко установить, какой из режимов, относящихся к отдельным видам транспорта, будет применяться. Например, существует неясность в случае ущерба, наносимого грузу на

барже ЛБС ("лихтер на борту судна") между берегом и судном, независимо от того, регулируется ли данная ситуация местным сухопутным режимом, местным морским режимом или совершенно иным режимом. Существует также неясность в том случае, если прицеп, буксируемый на паром "ро-ро", будет поврежден при ударе о переборку. Должен ли на данную ситуацию распространяться режим, регулирующий автомобильные или морские перевозки?

27. Что касается временного хранения груза, то операторы перевозок сталкиваются с проблемой отсутствия единообразного режима ответственности. Национальные правовые системы, регулирующие вопросы ответственности начально-конечных операторов, весьма различаются с точки зрения как их источника, так и содержания. Соответствующие правила могут содержаться в гражданских кодексах или сводах законов о торговле либо в другой совокупности правовых норм, регулирующих вопросы хранения грузов. Что касается норм ответственности, то в некоторых правовых системах начально-конечный оператор несет полную ответственность за груз и может быть освобожден от нее только в том случае, если выявлены конкретные обстоятельства, в силу которых он освобождается от этой ответственности. В других системах оператор несет ответственность за небрежность, если он не проявил разумную заботливость в отношении груза, находящегося в грузовой единице.

28. Другие различия касаются бремени доказывания обстоятельств, определяющих ответственность начально-конечного оператора. Во многих системах для установления презумпции ответственности оператора достаточно некоторых ограниченных доказательств, приведенных истцом: в таком случае оператору приходится доказывать наличие обстоятельств, освобождающих его от ответственности. Вместе с тем существуют также правовые системы, в которых истец должен доказывать наличие обстоятельств, определяющих ответственность оператора. Различаются также финансовые пределы ответственности. В одних правовых системах ответственность начально-конечного оператора не ограничена, а в других установлены ее пределы.

29. Различия также связаны со сроками исковой давности. В некоторых правовых системах эти сроки могут быть весьма продолжительными. Различия могут еще больше усиливаться в силу того обстоятельства, что в некоторых правовых системах деятельность начально-конечных операторов регулируется неодинаковыми положениями об ответственности в зависимости от характера предоставленных услуг. Например, вопросы хранения грузов на складе оператора и его погрузки в трюм могут регулироваться различными сводами правил.

30. Если грузы сдаются на хранение до, в период или после перевозки, то не ясно, охватывается ли этот период хранения данным режимом и, следовательно, регулируется ли он этим режимом либо на него не распространяется его сфера действия и он регулируется каким-либо иным режимом (например, национальным или даже местным режимом хранения груза на складе).

31. Когда грузоотправитель передает груз для перевозки начально-конечному оператору, ответственность перевозчика может еще не наступить, а в месте назначения его ответственность может прекратиться, когда перевозчик передает груз начально-конечному оператору, что происходит обычно перед передачей груза грузополучателю или следующему перевозчику.

32. Само собой разумеется, что рекомендуется и представляется разумным в свете современной практики перевозок увеличить продолжительность ответственности перевозчика до момента прибытия на причал или терминал. Поэтому любое решение в данной области, возможно, также должно затрагивать ряд важных аспектов договоров о хранении на складах, включая такие обязательства клиента, как уплата стоимости услуг или – в случае опасных грузов – передача необходимых инструкций. Оператор может также иметь право распоряжаться опасными грузами или продавать их.

III. Существует ли необходимость в международном правовом режиме?

33. В связи с необходимостью разработки единообразного международного правового режима группа экспертов выразила различные мнения.

34. Некоторые эксперты, представляющие главным образом грузоотправителей, экспедиционные и страховые агентства, сочли, что не существует настоятельной необходимости в новых усилиях по принятию какой-либо конвенции о международных мультимодальных перевозках грузов, поскольку их удовлетворяет нынешняя ситуация. Они отметили, что новые правовые механизмы могут создать путаницу и повлечь за собой дополнительные издержки. Вместе с тем была выражена обеспокоенность в связи с увеличением числа различных режимов, регулирующих грузовые морские перевозки в мире (в настоящее время их насчитывается уже более 30) и с необходимостью согласования этих режимов.

35. Одни эксперты выразили обеспокоенность в связи с возможным дублированием других видов деятельности, осуществляющейся в настоящее время, или с возникновением противоречий в этих видах деятельности. Поэтому они предложили ЕЭК ООН дождаться итогов других видов деятельности, осуществляющейся в данной области. Другие

эксперты, не желая нарушать баланс существующих систем, продемонстрировали существенную заинтересованность в мультимодальных перевозках. Признав возможность разработки новой международной правовой системы, они усомнились в ее целесообразности.

36. Некоторые эксперты, по-видимому, удовлетворены такими действующими механизмами частного права, как, например, Правила ЮНКТАД/МТП, ФБЛ ФИАТА и документ "Multidoc-95" БИМКО, основывающийся на Правилах ЮНКТАД/МТП и на бланке "COMBICON BILL", используемом операторами перевозок в Северном море. Они заявили, что в настоящее время нет никакой необходимости вводить новую нормативную систему. В связи с Правилами ЮНКТАД/МТП следует отметить, что используются две конкурирующие системы: члены ФИАТА применяют Правила ЮНКТАД/МТП 1980 года, а судовладельцы и крупные операторы контейнерных перевозок – Правила МТП 1975 года.

37. Вместе с тем необходимо признать, что ни механизмы частного права, ни общие условия - которые существенно отличаются друг от друга - не имеют преимущественной силы над действующими международными конвенциями и обязательным национальным законодательством. Поэтому они не дают правовой гарантии участвующим в перевозке сторонам. Единственным возможным решением в данной связи могла стать разработка и принятие какой-либо международной конвенции.

38. В этом отношении был затронут вопрос о возможности принятия международной конвенции, положения которой были бы аналогичны действующим нормам частного права. Такой подход, по-видимому, заинтересовал некоторых экспертов.

39. Другие эксперты сочли, что нынешняя ситуация в связи с проблемами гражданской ответственности является неудовлетворительной и имеет тенденцию к усложнению мультимодальных или комбинированных перевозок, делая их таким образом менее привлекательными, чем перевозки с использованием лишь одного вида транспорта. Если нет никакой необходимости в использовании согласованных или даже единообразных решений, то почему в течение последнего времени было поручено столь многим международным – как правительственным, так и неправительственным – организациям (Европейской комиссии ЕЭК ООН, ЮНКТАД, ОЭСР, ЮНСИТРАЛ/ММК, МТП) и национальным законодательным органам (Нидерландов, Германии, Соединенных Штатов Америки) изучать эти проблемы и вносить предложения о соответствующих решениях?

40. Эксперты, представляющие, в частности, сектор железнодорожных и автомобильных перевозок, а также клиенты и заводы-изготовители сочли, что деятельность по разъяснению и обеспечению единообразия действующих международных норм гражданской ответственности, регулирующих мультимодальные перевозки, следует продолжать. Было решено, что обеспечение единообразия или согласование национальных и международных правил в этой области дает уникальную возможность для стимулирования мультимодальных перевозок и облегчения перевозок от двери до двери и точно в срок.

41. Эти эксперты сочли, что с учетом нынешнего увеличения числа различных национальных законодательств, которые применялись ранее или применяются сейчас в 34 странах, по-видимому, настало время для создания единообразного международного режима ответственности. Такой инструмент способствовал бы сокращению издержек, обусловленных существующей неопределенностью, и повышению эффективности международных мультимодальных и комбинированных перевозок.

42. Отмечалось также, что если возможный договор мультимодальной перевозки будет "sui generis" основываться на положениях КДПП, то оператором морских и внутренних водных перевозок, возможно, придется принять более высокий уровень ответственности. Вместе с тем существенное преимущество этого будет заключаться в создании для клиента более ясных и предсказуемых условий в рамках договоров перевозки.

43. Группа экспертов отметила, что большинство европейских правительств выступают за стимулирование комбинированных перевозок, хотя при этом никоим образом не способствуют их облегчению. Некоторые эксперты напомнили правительствам и международным правительственным организациям о том, что они обязаны защищать менее сильных участников коммерческих операций и содействовать облегчению процедур торговли и перевозок посредством создания сбалансированной и транспарентной правовой основы. Потребители должны иметь возможность получать высококачественные услуги. Поэтому необходимо уменьшить торговые ограничения и обеспечить транспарентность систем ответственности, покрывающих ущерб, наносимый в рамках всей транспортной цепи.

44. По этим причинам эксперты, представляющие операторов автомобильных и железнодорожных перевозок, порты и гавани, грузоотправителей, крупные и мелкие предприятия, а также транспортные агентства, подчеркнули необходимость принятия новой международной конвенции по гражданской ответственности. Они отметили, что необходимо четко определить существующие проблемы, уделив надлежащее внимание интересам данной отрасли и клиентов. Подчеркивалось также, что при подготовке такого

инструмента не следует терять времени, поскольку, возможно, уже разрабатываются противоположные предложения в рамках групп, заинтересованных в использовании отдельных видов транспорта.

IV. Общий проект возможной конвенции о международных мультимодальных перевозках грузов

45. Группа экспертов также рассмотрела общий проект возможной конвенции о международных мультимодальных перевозках грузов, который был обсужден небольшой группой экспертов ЕЭК ООН. Цель этой небольшой группы экспертов состояла в выяснении того, создаст ли такая конвенция – если ее будет решено заключить – новые и еще не рассмотренные или не решенные правовые и административные проблемы. Выводы, сделанные группой экспертов, четко свидетельствуют о том, что такие проблемы, по всей видимости, не возникнут. Небольшая группа экспертов также определила ряд вероятных спорных вопросов и важных аспектов, которые могли бы найти отражение в возможном правовом инструменте (неофициальный документ № 2 (2000 год)).

46. В процессе обсуждения основное внимание было сосредоточено на вопросе о том, должен ли такой новый правовой документ базироваться на сетевом принципе, что потребовало бы применения положений действующих международных конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта, в случаях локализованной потери груза и предполагало бы наличие особых положений, устанавливающих пределы ответственности в случае нелокализованной потери, или на независимом мультимодальном режиме. При применении сетевого принципа сколь-либо реального согласования обеспечить невозможно. Задача согласования действующих конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта, так и останется долгосрочной.

47. Одно из преимуществ сетевой системы состоит в том, что она является более благоприятной для грузоотправителей в том случае, если они могут доказать, что ущерб был нанесен в процессе перевозки тем видом транспорта, в отношении которого предусмотрен высокий предел ответственности.

48. Другой возможный вариант – это рассматривать мультимодальные перевозки в качестве особой правовой системы, основывающейся "sui generis", на договоре мультимодальной перевозки, при наличии единообразной ответственности для всех видов используемого транспорта, независимо от того, идет ли речь о повреждении, утрате или задержке в доставке груза. Многие эксперты, по-видимому, отдают предпочтение этому

варианту, т.е. созданию единообразного режима гражданской ответственности для мультимодальных перевозок. Такой режим мог бы основываться на положениях Конвенции КДПГ.

49. Единая система с единообразным пределом ответственности удовлетворила бы потребность грузоотправителей в транспарентном, простом и эффективном с точки зрения затрат режиме. Однако такая система должна способствовать решению проблем, касающихся бремени доказывания и условий освобождения от ответственности. Поэтому сферу охвата режима КДПГ, возможно, потребуется расширить и скорректировать в соответствии с конкретными потребностями мультимодальных перевозок, в том числе путем ее распространения на контейнеры, съемные кузова и другие грузовые единицы.

50. Кроме того, отмечалось, что при таком режиме гражданской ответственности страховые взносы будут менее высокими, поскольку в рамках такой единообразной системы возрастет предел ответственности. Это будет соответствовать интересам грузоотправителей. Однако, возможно, также возрастут транспортные издержки и грузовые тарифы, так как главным образом операторам морских перевозок придется принять более высокий уровень страхования ответственности.

51. Группа экспертов подробно обсудила преимущества и недостатки добровольного и обязательного режимов гражданской ответственности, некоторые из которых изложены ниже. Большинство экспертов, по-видимому, отдают предпочтение обязательному режиму, несмотря на важное значение принципа свободы заключения договоров. Рекомендовалось также запретить отклонение от предусмотренных договором положений об ответственности, хотя стороны вправе отступать от других его положений.

52. Что касается возможного соглашения между сторонами, устанавливающего более высокий предел ответственности, чем обязательная минимальная ответственность, в случае нелокализованной потери, то группа экспертов не продемонстрировала единодушия по этому вопросу. Представитель одной из крупных компаний выразил предостережение в отношении возможного злоупотребления экономической мощью со стороны крупных операторов перевозок, что могло бы привести к повышению предела ответственности до максимального уровня. Поэтому следует отдать предпочтение обязательному и твердо установленному пределу ответственности. Кроме того, другие эксперты, представляющие интересы клиентов, отметили, что нельзя допускать диспропорций в отношениях между сторонами, имеющими разный экономический вес и неодинаковую экономическую мощь. Существует необходимость в единообразной, транспарентной и предсказуемой системе гражданской ответственности, обеспечивающей защиту мелких сторон и потребителей. В качестве примера была упомянута ситуация на

некоторых паромных линиях, которые иногда функционируют и эксплуатируются в условиях монополии. На случай предписанных договором отступлений от пределов ответственности необходимо будет подготовить положения, предусматривающие, что весь договор не должен утрачивать силу.

53. Необходимо дать четкое определение термина "мультимодальная перевозка" с уделением особого внимания другим существующим терминам, как, например, "комбинированная перевозка" и "интермодальная перевозка", с тем чтобы избежать путаницы в отношении сферы применения режима гражданской ответственности.

54. С учетом различных позиций и мнений в рамках отрасли морских перевозок некоторые эксперты предложили распространить новый международный режим гражданской ответственности только на автомобильные, железнодорожные, воздушные и внутренние водные перевозки. В таком инструменте должно быть четко указано, охватывается ли им малый каботаж, ро-ро и паромные перевозки. В качестве образца в данной связи могло бы служить определение, применяемое в случае европейских водных перевозок в Европейском сообществе. Такой инструмент де-факто ограничивался бы внутренним и прибрежным/каботажным судоходством. Один из экспертов даже внес предложение об ограничении понятия мультимодальной перевозки только железнодорожным и автомобильным транспортом. Мультимодальная перевозка может также включать транспортировку по трубопроводу, и вопрос о включении данного вида транспорта в определение мультимодальной перевозки требует изучения.

55. Необходимо также рассмотреть вопрос о том, должна ли ответственность за груз, хранящийся на таких передвижных объектах, как суда или грузовики, быть такой же, что и в случае таких неподвижных объектов, как склады. Следует также подготовить четкое определение термина "временное хранение" груза в отличие от его долгосрочного хранения.

56. Одним из важных элементов согласования, а также определения предела суммы, которым следует ограничить косвенный убыток, могло бы стать положение об учете косвенного убытка. Фактический перевозчик должен нести такую же ответственность, как и оператор мультимодальной перевозки (ОМП). Это можно обеспечить только в том случае, если они будут нести совместную и индивидуальную ответственность, как это уже предусмотрено во многих международных конвенциях. Другие эксперты выразили предостережение в отношении проблем, которые могли бы возникнуть в случае включения положений о фактическом перевозчике. Они сочли, что не должно существовать никаких положений о субподрядных перевозчиках, поскольку данный вопрос может быть охвачен посредством использования "гималайской оговорки".

57. Эксперты, представляющие судоходную промышленность, высказались против включения положений об ответственности за задержку в доставке груза. Однако данную позицию можно трактовать в свете сегодняшних торговых потребностей. Например, ММК уже рассматривает такое положение в рамках своего проекта транспортного законодательства.

58. Отмечалось, что, помимо оговорок об исключениях в случае конкретного риска, должно существовать положение, охватывающее аспекты ответственности в случае неправильной упаковки груза. Следует также предусмотреть юрисдикционную оговорку с целью недопущения маневров с выбором судебного форума. Целесообразно разработать правила о компенсации за ущерб в случае нелокализованной потери, за которую несет ответственность ОМП. Особое внимание следует также уделить вопросу об условиях погашения давностью, поскольку претензия предъявляется именно договорному перевозчику и он должен также учитывать сроки погашения давностью, если он желает предъявить иск фактическому перевозчику, несущему ответственность за потерю.

59. Один из экспертов счел, что, возможно, было бы полезно охватить какой-либо международной конвенцией вопросы ответственности не только перевозчика, но и грузоотправителя. Однако другие эксперты подчеркнули, что передачи ответственности следует избегать, поскольку лицо, несущее ответственность за потерю или повреждение груза в процессе всей транспортной операции (ОМП), которое имеет право предъявить регрессное требование лицу, несущему фактическую ответственность за ущерб, должно быть указано в транспортной накладной или коносаменте.

60. Что касается договорных отношений между ОМП и фактическим перевозчиком и стороной, пострадавшей от повреждения или потери груза (грузоотправителем/грузополучателем), то было обращено внимание на существование правовых систем, в которых не признается концепция ущерба третьей стороне.

D. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

61. Состоявшееся в рамках группы экспертов обсуждение показало, что эксперты, представляющие главным образом интересы предприятий, осуществляющих морские перевозки, грузоотправителей и страховых компаний, не одобрили идею разработки нового обязательного правового режима, охватывающего вопросы гражданской ответственности в мультимодальных перевозках. Вместе с тем некоторые из этих экспертов высказались за использование согласованных режимов гражданской ответственности, охватывающих только морские перевозки, и готовы осуществлять

деятельность только в этом направлении. Большинство из этих экспертов, по-видимому, удовлетворены действующими положениями о гражданской ответственности, основывающимися главным образом на Гаагско-висбийских правилах, и механизмами частного права, базирующимися на Правилах ЮНКТАД/МТП.

62. Однако эти эксперты выразили обеспокоенность в связи с увеличением числа различных национальных законодательств в данной области (например, COGSA) и с дублированием деятельности на международном уровне. Поэтому они отметили, что если правительства примут решение о подготовке конвенции в данной области, то такой инструмент должен быть применимым во всемирном масштабе.

63. Эксперты, представляющие, главным образом, автомобильный и железнодорожный транспорт, операторы комбинированных перевозок, а также клиенты и грузоотправители сочли, что следует продолжать деятельность по согласованию действующих режимов ответственности, касающихся отдельных видов транспорта, и была указана потребность в едином международном режиме гражданской ответственности, регулирующем мультимодальные перевозки.

64. Эти эксперты подчеркнули настоятельную необходимость в надежной, предсказуемой и эффективной с точки зрения затрат системе гражданской ответственности. Потребители транспортных услуг нуждаются в простых и транспарентных положениях, охватывающих также операции по временному хранению и перевалке грузов, которые будут способствовать доставке грузов точно в срок и – самое главное – позволят устранить существующие неопределенности при потере, повреждении и задержке в доставке груза, в том числе в случаях нелокализованных потерь или ущербов. Поэтому они поддержали идею о разработке обязательного и глобального режима. Если такой подход принять не удастся, то следует использовать какой-либо региональный подход с целью своевременного нахождения надлежащего решения в данной области.

65. Некоторые из этих экспертов также сочли, что любая будущая конвенция в этой области должна основываться в принципе на эффективно действующих положениях Конвенции КДПГ с уделением особого внимания потребностям в мультимодальных перевозках, включая операции по перевалке и временному хранению грузов.

Приложение

Информация, переданная ассоциацией ЕВРОПАЛАТА

1. Ассоциация ЕВРОПАЛАТА, являющаяся рупором деловых кругов и потребителей транспортных услуг в Европе и состоящая из 34 национальных организаций торгово-промышленных палат (ТПК) 34 европейских стран, которые формируют сеть из 1 300 ТПК, представляющих более 14 млн. компаний, из которых 95% – это МСП, приветствует инициативу ЕЭК ООН, касающуюся принятия новой международной конвенции о мультимодальных перевозках (МП). Ассоциация одобряет деятельность, проделанную с целью подготовки международной конвенции, регулирующей операции по МП, и считает, что в настоящее время такого международного нормативного инструмента на рынке недостает.
2. Глобализация рынка, развитие перевозок и потребностей в них, сложность транспортных операций и необходимость в рентабельных и действенных перевозках в международной торговле обуславливают создание настоящей цепи последовательных транспортных услуг различного характера, предлагаемых различными операторами, и в различных местах. В результате этого возникает совершенно новая транспортная ситуация, требующая простой и предсказуемой нормативной системы, функционирующей во всемирном масштабе.
3. В настоящее время потребители транспортных услуг в большей степени, чем когда-либо, нуждаются в надежных и эффективных с точки зрения затрат перевозках от двери до двери. Самое важное для них – это не то, какой конкретный вид транспорта используется, а то, чтобы груз был доставлен своевременно.
4. С учетом сложившейся в настоящее время на рынке ситуации в связи с операциями по МП, все более широкого использования отправок в виде отдельных грузовых единиц в рамках международных перевозок на большие расстояния, а также необходимости дальнейшего использования и развития операций по мультимодальным перевозкам в процессе региональных и внутриевропейских доставок потребители требуют создания простой, предсказуемой, транспарентной, единообразной и эффективной с точки зрения затрат системы ответственности, которая охватывала бы текущие и будущие изменения в области МП, операции по перевалке и временному хранению грузов, способствовала бы устранению нынешней неопределенности и сокращению издержек, связанных с возмещением потерь.

5. По этой причине ассоциация ЕВРОПАЛАТА поддерживает усилия ЕЭК ООН, направленные на разработку и применение **обязательной** конвенции о МП, основывающейся на принципе **глобального** применения с использованием **единообразного** подхода (системы, не зависящей от отдельных видов транспорта).
6. Данный подход послужил бы наиболее эффективным решением, а сетевой подход надлежит рассматривать лишь как второе по эффективности решение.
7. Ассоциация ЕВРОПАЛАТА уверена в том, что применение новой международной конвенции о МП, которой сейчас недостает на рынке, будет способствовать урегулированию многих невыясненных и непредсказуемых факторов, связанных с нынешним функционированием ОМП, а также устранению соответствующих издержек и проблем. Она во многих отношениях окажет стимулирующее воздействие на международные перевозки и торговлю и будет выгодна всем сторонам, участвующим в обеспечении транспортной цепи (клиентам, перевозчикам, грузоотправителям, портам и терминалам МП, страховым компаниям).
8. Ассоциация ЕВРОПАЛАТА считает, что данный вопрос требует срочного решения, поскольку выдвигаемые национальные, региональные и другие инициативы могут осложнить данную ситуацию в будущем, и просит Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и компетентные национальные и международные администрации/органы/организации без колебаний принять все необходимые меры по заключению новой международной конвенции, касающейся операций по МП.

* * *

**Информация, переданная Международным союзом
автомобильного транспорта (МСАТ)**

1. Интермодальные и мультимодальные перевозки не будут развиваться надлежащим образом до тех пор, пока договорная ответственность будет базироваться, как это происходит в настоящее время, на двух прочных (железнодорожный и автомобильный транспорт) и двух неустойчивых основаниях (внутренний водный и морской транспорт).
2. Что касается автомобильного транспорта, то договорная ответственность операторов автомобильных перевозок предусмотрена на единообразной основе в Конвенции КДПГ, которая применяется в Евразии от Атлантики до Тихого океана, а также в странах Магриба и Ближнего и Среднего Востока (охватывая в общей сложности 45 стран). Операторы автомобильных перевозок не имеют возможности исключать или изменять

правила, регулирующие их ответственность, установленную Конвенцией КДПГ, поскольку эти правила являются обязательными. В случае железных дорог договорная ответственность предусматривается на единообразной основе в Конвенции КОТИФ, применяющейся в 39 странах. Операторы железнодорожных перевозок не имеют возможности исключать или изменять правила, регулирующие ответственность, установленную этой Конвенцией, поскольку эти правила являются обязательными. Что касается внутренних водных путей, то Европейская экономическая комиссия приступила к согласованию положений о договорной ответственности операторов перевозок, использующих внутренние водные пути (проект конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям).

3. Что касается морских перевозок, то положение в связи с договорной ответственностью морских перевозчиков является катастрофическим. Четкие правила в данной области установлены только положениями ЕВРОТУННЕЛЬ и судоходными линиями, указанными в перечне КОТИФ и эксплуатируемыми железными дорогами, поскольку на эти судоходные пути распространяется обязательный режим ответственности, предусмотренный Конвенцией КОТИФ. Договорная ответственность других морских перевозчиков регулируется множеством правовых систем. Гаагские правила или Гаагско-висбийские правила не будут иметь обязательной силы до тех пор, пока не будет составлен коносамент. В принципе такой коносамент никогда не составлялся для внутриевропейских перевозок. Кроме того, эти правила не применяются на единообразной основе! Они служат ярким примером неудачного согласования транспортного и коммерческого законодательства.

4. Помимо этого, Гаагские правила и Гаагско-висбийские правила не применяются к перевозке контейнеров и автотранспортных средств на палубе (что происходит часто) и к перевозке контейнеров и автотранспортных средств, погруженных в трюм, в отношении которых была составлена морская накладная вместо коносамента. Коносаменты действительно никогда не составляются в случае перевозок между европейскими странами, даже по просьбе грузоотправителя. В таких случаях морские перевозчики могут отступать от Гаагских правил или Гаагско-висбийских правил или изменять их, что они на самом деле и склонны делать. Таким образом, они регулируют свою ответственность случайными правилами, отказываются от полномасштабного применения Гаагских правил или Гаагско-висбийских правил и выбирают из них те положения, которые соответствуют их целям, отвергая те нормы, которые их не устраивают.

5. Из-за нездоровой обстановки, сложившейся на морском транспорте, проблема страхования грузов приобрела особую актуальность. Ведь в случае перевозки грузов по морю сторона, заявляющая правомерное требование относительно грузов, должна

застраховать их на их полную стоимость, поскольку из-за разнообразия упомянутых выше режимов ответственности никогда не существует ясности в отношении того, какой из режимов должен применяться или должен ли морской перевозчик предоставлять какую-либо компенсацию – и если он должен ее предоставлять, то в каком объеме – в случае повреждения или потери груза. В этой связи следует отметить, что, прибегая к железнодорожной или автомобильной перевозке, сторона, заявляющая правомерное требование относительно грузов, не нуждается в страховании большей части этих грузов. Высокие пределы ответственности, используемые в железнодорожных и автомобильных перевозках, на самом деле являются абсолютно достаточными для покрытия большинства потерь или видов ущерба, которые могут быть нанесены перевозчиками. Возможно, лишь в случае грузов высокой стоимости целесообразно застраховать ту часть их стоимости, которая превышает пределы ответственности, предусмотренные конвенциями о железнодорожных и автомобильных перевозках.

6. Само собой разумеется, что от неопределенности, присущей морским перевозкам, выигрывают страховые компании и зачастую такая ситуация стимулирует страхование на сумму, превышающую стоимость страхуемого перевозимого груза.

7. По этой причине МСАТ вновь предлагает ограничить деятельность ЕЭК ООН переговорами по конвенции об интермодальных перевозках и – как это было в случае Европейского соглашения 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), Европейского соглашения 1985 года о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и Европейского соглашения 1970 года, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), - ограничить сферу действия этой будущей конвенции Европейским континентом (включая всю территорию Российской Федерации) и странами, омываемыми Средиземным морем.

8. Будучи направленным на согласование перевозок, осуществляемых одним видом транспорта, с интермодальной системой, режим, регулирующий договорную ответственность операторов интермодальных перевозок, должен основываться на системе ответственности, предусмотренной Конвенцией КДПП, поскольку ее географический охват является наиболее широким в Евразии и эта Конвенция применяется в отношении 70% внутренних грузовых перевозок, между тем как внутренний водный и морской транспорт играют вспомогательную роль в торговле между европейскими странами. В случае принятия такого решения 100% интермодальных перевозок и 70% перевозок,

осуществляемых одним видом внутреннего транспорта, будут регулироваться одним и тем же режимом ответственности, применяющимся на территории от Атлантического до Тихого океана.

9. Из приведенной выше информации следует, что будущая конвенция об интермодальных перевозках ни в коем случае не должна основываться на Гаагских правилах или Гаагско-висбийских правилах, так как:

- было бы нецелесообразно распространять на интермодальные перевозки режим ответственности, который не удалось применить на единообразной основе к морским перевозкам, хотя он был предназначен именно для этого вида транспорта;
- не удастся обеспечить требующегося согласования режимов ответственности в рамках интермодальных перевозок и перевозок одним видом транспорта. И хотя теоретически при помощи новой конвенции по интермодальным перевозкам Гаагско-висбийские правила можно было бы распространить на 100% интермодальных перевозок, на практике нельзя определить, какая доля морских перевозок будет регулироваться ими. Как указывалось выше, это объясняется как объективными причинами (морские перевозки между несколькими европейскими странами регулируются не Гаагско-висбийскими правилами, а скорее Гаагскими правилами, Гамбургскими правилами или просто национальным законодательством; кроме того, сфера действия Гаагско-висбийских правил не охватывает перевозки на палубе судна), так и субъективными причинами (морские перевозчики не составляют коносамент, что позволяет им отступать от выполнения требования об обязательном применении Гаагско-висбийских правил или Гаагских правил; кроме того, отдельные перевозчики, которые сознательно соблюдают эти Правила, отсекают их "неудобные" положения посредством использования собственных условий перевозки);
- это не соответствовало бы политике Европейского союза, который в случае некоторых грузовых транспортных операций отдает предпочтение развитию автомобильно-морского транспорта, а не исключительно автомобильного, если сторона, заявляющая правомерное требование, которая при использовании автомобильных перевозок может сослаться на существенные пределы ответственности, достигающие 8,33 СПЗ на один килограмм поврежденного или потерянного груза, не получает никакой компенсации (при укладке груза на палубе) лишь в силу того обстоятельства, что она прибегла к морской транспортировке на одной из частей перевозки или

- была вынуждена оплатить случайные тарифы, установленные в одностороннем порядке морскими перевозчиками (за операции, произведенные без коносамента), причем – в лучшем случае – до уровня 2 СПЗ на один килограмм поврежденного или потерянного груза (в случае применения всех положений Гаагско-висбийских правил).

10. Будущая конвенция об интермодальных перевозках должна в обязательном порядке применяться в отношении любой операции по интермодальной перевозке, включая перевозки одним видом транспорта, которые не регулируются обязательным режимом, предусматриваемым какой-либо международной конвенцией, и должна также распространяться на вспомогательные операции (хранение на складе, погрузка-разгрузка).

* * *

Информация, переданная Международной ассоциацией портов и гаваней (МАПГ)

1. Вообще порты не являются перевозчиками. Поскольку речь идет о перевалке и временном хранении грузов, ряд портов, являющихся членами МАПГ (например, функциональные порты), могут столкнуться с проблемой последствий введения возможного нового режима ответственности. Кроме того, ввиду включения положений о перевалке и хранении грузов может возникнуть вопрос о позиции клиентов портов, которая непосредственно влияет на позицию самих портов.
2. В предлагаемом общем проекте конвенции предусматривается положение об ответственности участников перевозки и о повреждении или потере груза. В связи с этим возникает вопрос о том, идет ли в данной связи речь об ущербе третьим лицам в результате, например, разлива загрязнителей. Если это так, то может возникнуть путаница в связи с международными механизмами, ограничивающими ответственность в случае танкеров. По всей видимости, это не соответствует интересам портов, и данный аспект не следует учитывать. Достаточно будет обычных договоренностей о деликтах. Это будет соответствовать тому принципу, что нынешние договоренности об ответственности применяются в тех случаях, когда факт повреждения точно установлен.
3. Если охватываются все виды транспорта, то в их число может входить также трубопроводный транспорт (сырая нефть, этилен, пропилен, хлорин и т.д.). В некоторых правовых системах вопрос о собственности на трубопроводы может решаться таким образом, что собственник земли будет рассматриваться в качестве стороны в рамках перевозки, предусматривающей ответственность. В других случаях речь будет идти о владельце трубопровода.

4. В договоренностях освещаются аспекты временного хранения и перевалки грузов. Следует поставить вопрос о том, должна ли ответственность за груз на таких подвижных объектах, как суда или грузовые транспортные средства, быть такой же, что и ответственность на стационарных объектах. Кроме того, данное предложение будет способствовать появлению различных режимов ответственности в рамках операций по хранению и обработке грузов в портах. Что касается характера рисков или деятельности, то нельзя провести четкого различия между этими аспектами и, например, аспектами долгосрочного хранения грузов. Поэтому различия в режимах не являются логичными, и преодолеть все расхождения не удастся.

5. С учетом того, что основная проблема состоит в выявлении различий между системами ответственности, возможно, целесообразно принять более простое решение; речь идет об инструкциях относительно ареста судов, в которых описывается основной правовой режим (положения и практика), касающийся ареста судов в соответствующих странах.

6. Поскольку необходимо точно установить существующие проблемы, было бы целесообразно вначале проанализировать ряд примеров транспортных сетей и охарактеризовать режимы ответственности, распространяющиеся на эти перевозки. Кроме того, следует принять решение о том, существует ли какая-либо проблема, которая должна быть решена на основе заключения договора, или о том, может ли эта проблема быть решена посредством принятия таких более простых решений, как упомянутые выше инструкции, которые были бы полезны для сторон, участвующих в перевозке. В любом случае такой анализ следует произвести до принятия решения о заключении договора.

7. Рабочая группа в ее прежнем составе, возможно, сделала поспешный вывод. Следует провести дальнейшее обсуждение этого вопроса и установить новые факты перед принятием решения о целесообразности разработки такого инструмента, как международная конвенция. Эти вопросы необходимо уточнить и – в том случае, если будет разработана конвенция, - надлежащим образом решить. При принятии этого решения следует исходить из того основного принципа, что необходимо не допустить возникновения новых и, возможно, более существенных несоответствий. В целом были бы полезны четкие договоренности об ответственности, однако следует позаботиться о том, чтобы исключить возможность охвата данным режимом тех сторон, которые не осуществляют перевозку. Перевалка и хранение грузов по своему характеру отличаются от характера перевозки. Поэтому следует еще раз более подробно рассмотреть вопрос об участии компаний, осуществляющих перевалку и хранение грузов.

8. Следует рассмотреть вопрос о принятии в рамках ЕЭК ООН и, возможно, других региональных комиссий ООН таких более простых и краткосрочных решений, как разработка руководства, регулирующего вопросы ответственности на транспорте. Эксперты, участвующие в работе данного совещания, возможно, обладают знаниями, необходимыми для решения данного вопроса в рамках Европы.

* * *

**Информация, переданная Международной группой клубов по охране
и возмещению убытков**

1. На обоих совещаниях неофициальной группы экспертов Международная группа клубов по охране и возмещению убытков разъяснила причины, в силу которых она считает, что нет необходимости в заключении конвенции по мультимодальным грузовым перевозкам. По ее мнению, такая конвенция не будет стимулировать развитие данного вида транспорта и не будет способствовать получению какой-либо дополнительной практической или коммерческой выгоды. По-видимому, не вызывает сомнения тот факт, что, как показали эти совещания, данную точку зрения разделяет большая часть представителей этого сектора, включая грузоотправителей и страховые компании, страхующие их грузы, которые заявили о том, что они в целом удовлетворены нынешней системой, основывающейся на частных договоренностях и предусматривающей сетевую ответственность на основе конвенций, регулирующих перевозки отдельными видами транспорта. Резюмируя результаты обсуждения с грузоотправителями конкретных проблем ответственности, возникающих при мультимодальных перевозках, секретариат согласился с тем, что такие проблемы – когда они возникают – являются незначительными и не имеют "ключевого" значения. По мнению данного сектора, затраты времени, усилий и средств, связанные с разработкой новой мультимодальной конвенции, являются неоправданными.

2. В ходе этих совещаний было признано, что в случае разработки любой мультимодальной конвенции возникнет весьма реальная вероятность того, что она не будет пользоваться широкомасштабной международной поддержкой, как это было в случае конвенции СП 1980 года. Поэтому предлагалось сделать так, чтобы эта конвенция по своему характеру была региональной и была предназначена для использования в европейских и средиземноморских государствах. Цель конвенции состоит в стимулировании и поощрении единообразия и согласования на международном уровне и в максимально возможном ограничении числа национальных законодательств. Работа над приемлемой на данном этапе конвенцией, которая, по всей вероятности, вызовет лишь ограниченный интерес на международном уровне, способствовала бы существенному

отвлечению усилий от достижения этой цели с учетом того, что во всем мире уже действует множество режимов ответственности. Задача должна состоять в восстановлении единообразия в данной сфере, а не в стимулировании дальнейшей фрагментации.

3. В этой связи в ходе совещаний делалась ссылка на инициативу ЮНСИТРАЛ/ММК о разработке инструмента, призванного обеспечить единообразие в области грузовых морских перевозок, который, по-видимому, будет применяться к международным мультимодальным перевозкам, включающим отрезок транспортировки по морю. Эта инициатива была поддержана Международной группой, МПС, БИМКО, МСМС; кроме того, она заинтересовала МТП. В данной области уже проделана значительная работа, и предполагается, что проект данного инструмента, предусматривающего соответствующий режим ответственности, будет вынесен на рассмотрение ассамблеи ММК в феврале 2001 года перед вынесением его на рассмотрение ЮНСИТРАЛ. Международная группа считает, что было бы разумно дождаться результатов усилий, предпринимаемых ЮНСИТРАЛ/ММК, и не приступать к дальнейшей деятельности по разработке мультимодальной конвенции на нынешнем этапе, так как это может оказаться нецелесообразным. Однако с учетом заинтересованности ЮНКТАД в данном вопросе, было бы целесообразно, чтобы ММК сообщил о будущих изменениях не только ЮНСИТРАЛ, но и ООН/ЮНКТАД/ЕЭК.

* * *

**Информация, переданная Международной ассоциацией
мультимодальных перевозок (МАМП)**

Члены МАМП из всех районов мира сообщают о том, что во многих странах и регионах возникает путаница в связи с ответственностью в области мультимодальных перевозок или перевозок от двери до двери. С растущей обеспокоенностью МАМП отмечает ряд национальных и субрегиональных законов о мультимодальных перевозках, которые противоречат друг другу, что ведет к увеличению затрат на перевозки от двери до двери и препятствует свободному перемещению грузов через границы. Поэтому МАМП убеждена в необходимости согласования режимов гражданской ответственности в области перевозок от двери до двери на глобальной основе и готова принять конструктивное участие в будущей деятельности неофициальной специальной группы экспертов по режимам гражданской ответственности в области мультимодальных перевозок.

* * *

**Информация, переданная Международным союзом железных дорог (МСЖД)
и Международным комитетом железнодорожного транспорта (МКЖТ)**

1. Международный союз железных дорог (МСЖД) является наиболее крупной всемирной железнодорожной организацией. Его роль состоит в стимулировании сотрудничества между железнодорожными предприятиями (ЖДП), и в число его членов входит также Объединение управляющих железнодорожной инфраструктурой (УИ). Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) занимается всеми вопросами, связанными с транспортным законодательством, и в пределах своей компетенции действует от имени транспортных предприятий, осуществляющих перевозки, регулируемые МПК или МГК.
2. МСЖД и МКЖТ весьма заинтересованы в деятельности, проводящейся в рамках ЕК ООН, и оказывают поддержку в ее осуществлении. Они преисполнены решимости принять в ней участие приемлемым образом и сыграть собственную роль в поиске адекватных решений. Они также сознают важность использования оперативных и эффективных методов работы.
3. Международные железнодорожные перевозки регулируются Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) от 9 мая 1980 года. Недавно 39 государств – участников этой Конвенции распорядились о ее пересмотре, и это решение было одобрено в начале июня 1999 года в Вильнюсе. Новая конвенция КОТИФ, возможно, вступит в силу в 2003 году при условии ее ратификации, принятия или одобрения к этому времени двумя третями государств, являющихся ее участниками.
4. Согласно условиям, изложенным в пункте 2 статьи 2 КОТИФ, все сквозные международные перевозки, осуществляющиеся с использованием железнодорожных линий, наземного транспорта, а также морских линий и внутренних водных путей, регулируются и стандартными нормами КОТИФ при условии, что эти линии были зарегистрированы соответствующими государствами – участниками Конвенции в Центральном бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП) в Берне. Кроме того, внутренние перевозки, осуществляющиеся по инициативе железной дороги в качестве дополнения к железнодорожной перевозке как таковой, приравниваются к перевозке по официальной зарегистрированной линии.
5. В новом тексте КОТИФ (статья 1, пункты 3 и 4 МГК) в данной связи будут предусмотрены незначительные изменения. Уже не будет существовать никакого обязательства в отношении регистрации железнодорожных линий. Необходимо будет

лишь регистрировать судоходные линии и внутренние водные пути. Кроме того, в новом тексте четко говорится, что применение МГК к автомобильным перевозкам зависит от наличия железнодорожного соединения через границу.

6. Таким образом, положения КОТИФ позволяют применять единый правовой режим в случае мультимодальных перевозок. Однако этих положений недостаточно, поскольку они охватывают лишь определенные случаи, которые могут иметь место при интермодальных перевозках. В процессе глобализации экономики крайне необходимо располагать правилами, охватывающими все интермодальные перевозки, и железнодорожные предприятия в полной мере поддерживают их разработку.

7. Из-за отсутствия исчерпывающих и единообразных предписаний появилось множество различных правил. В силу их разнообразия они будут способствовать скорее разделению, чем объединению норм, касающихся мультимодальных перевозок. Правила ЮНКТАД/МТП, применяющиеся к интермодальным перевозкам, разумеется, имеют существенную ценность, но одних этих Правил недостаточно, так как:

- они, относясь к сфере договорного права, не имеют преимущественной силы по отношению к приоритетным национальным или международным законам;
- согласованные положения об ответственности еще в большей степени препятствуют обеспечению требуемого единообразия, поскольку предусматривают возможность для освобождения от ответственности;
- это же касается и разбивки перевозок на три типа в зависимости от вида транспорта, обуславливающей проведение различия между океанским судоходством и внутренним водным плаванием; в силу этого предусматривается особый статус перевозок, не включающих участок транспортировки по судоходным линиям/внутренним водным путям, и требование об использовании сетевой системы, если место, в котором был нанесен ущерб, может быть конкретно определено;
- они не предусматривают место отправления правосудия и применяющееся законодательство.

* * *

**Информация, переданная Клубом ведущих предприятий в сфере
перевозки грузов и логистики**

1. Считается, что системы интермодальных и мультимодальных перевозок жизненно важны для надлежащего развития мобильности грузов и служат основой для непрерывного улучшения функционирования экономики. В предлагаемой новой конвенции, регулирующей мультимодальные перевозки, которая весьма необходима, должна учитываться важнейшая заинтересованность, связанная с перевозкой груза и обусловленная тем обстоятельством, что потребность в перевозке определяется наличием груза, а не наоборот.
2. Изменения, вызванные техническим прогрессом, ежедневно свидетельствуют о том, что правовая основа, которая, по-видимому, являлась достаточной в прошлом, не будет соответствовать будущим требованиям. В то же время надо признать, что создание нового режима ответственности, разумеется, не будет отвечать интересам сторон и кругов, которые в состоянии извлечь выгоду из несоответствия и неопределенности, характерных для действующих режимов, и нажить себе на этом капитал, а это в настоящее время сдерживает мультимодальные перевозки.
3. Несоответствие и неопределенность, характерные для этих режимов, обусловлены непризнанием того обстоятельства, что в сфере перевозок происходят изменения, и сохранение этих несоответствий и неопределенности противоречит здравому смыслу.
4. По этим и многим другим причинам рекомендации, вынесенные группой экспертов ЕЭК ООН (неофициальный документ № 4 (2000 год)), являются верными, и их необходимо поддержать. Однако при разработке различных аспектов определенные трудности могут оказаться непреодолимыми, о чем свидетельствуют некоторые обоснованные замечания. Представляется, что особое значение будет иметь решение о том, станет ли предлагаемая конвенция универсальной.
5. Если принцип универсальности должен быть соблюден в "обязательном порядке", то, по-видимому, нет никаких сомнений в том, что потребуется обеспечить соответствие с действующими режимами, регулирующими перевозки одним видом транспорта, и в данной связи не удастся добиться упрощения, эффективности с точки зрения затрат и единообразия. Если в качестве менее честолюбивой цели будет использован принцип региональности или межрегиональности, то, разумеется, можно будет получить ряд ключевых экономических и эксплуатационных преимуществ.

6. Европейская региональная конвенция может применяться к мультимодальным перевозкам без особого противодействия. Применение концепции "морской мост" на материке заставит тех, кто в настоящее время выступает против принятия этой конвенции, согласиться с руководящим принципом ответственности за сухопутные перевозки. Это должно произойти в любом случае по причине конкуренции, так как в будущем грузоотправители, по всей видимости, будут отказываться от услуг операторов, не принимающих такую ответственность.

7. Межрегиональная конвенция, заключенная между такими торговыми зонами, как Европа и Соединенные Штаты Америки, также могла бы оказаться полезной и послужила бы необходимым стимулом для изменений. В процессе двух официальных совещаний с участием делегаций Европейской комиссии и Департамента транспорта Соединенных Штатов Америки обсуждался вопрос о режиме ответственности в области мультимодальных перевозок, так как Соединенные Штаты Америки стремятся к решению точно таких же проблем на основе аналогичных подходов.

8. При этом различные участники транспортной цепи, по-видимому, считают, что необходимо предпринять что-то для удовлетворения новых рыночных потребностей, обусловленных техническим прогрессом и изменениями в области охраны окружающей среды.

9. Кроме того, требование об обеспечении единообразия в режимах ответственности обусловлено также задачами электронной торговли с учетом отсутствия надлежащих документов, поскольку скорость информационных потоков и потоков товаров будет опережать скорость передачи надлежащей документации. Появление таких новых участников данной деятельности, как логистические операторы, привнесет в эту систему еще один элемент новшества, и на рынке возникнут новые требования.

10. Тот, кто будет создавать препятствия с целью сохранения прежних правил и предписаний, не будет соответствовать требованиям рынка.

* * *

Информация, переданная Международной палатой судоходства (МПС)

1. МПС информирует о том, что судоходная промышленность удовлетворена нынешней системой, в частности режимом сетевой ответственности, являющимся эффективным с точки зрения затрат и в целом удовлетворяющим потребности данной отрасли. Полного согласия в отношении изменения данной системы не достигнуто, и любые новые механизмы лишь способствовали бы возникновению путаницы и повлекли бы за собой дополнительные расходы и затраты времени, поскольку непроверенные положения испытываются в судах медленными темпами. Следовательно, МСП сомневается в необходимости новых усилий по заключению конвенции о международной мультимодальной перевозке грузов.
2. Международная конвенция о мультимодальной перевозке грузов уже существует – Конвенция СП, - но не ратифицирована достаточным числом сторон, требующимся для ее вступления в силу. Непопулярность Конвенции СП обусловлена главным образом тем обстоятельством, что она в значительной степени основывается на Гамбургских правилах и предусматривает принцип единообразной ответственности. Данный опыт показывает, что судоходная промышленность не одобрит принятия любой новой конвенции, содержащей эти элементы.
3. Мы отмечаем, что согласно предложению редакционной группы новая конвенция должна включать такие элементы Гамбургских правил, как ответственность за задержку и что для описания предлагаемого режима ответственности следует использовать терминологию, содержащуюся в Гамбургских правилах. Возможности принятия Гамбургских правил в качестве международного режима ответственности в области перевозки грузов по морю предоставляются все менее вероятной, главным образом по той причине, что они коренным образом отличаются от традиционного и сбалансированного режима ответственности, предусмотренного Гаагскими и Гаагско-висбийскими правилами, которые за многие годы были апробированы и которые понятны как грузоотправителям, так и перевозчикам. Любая новая конвенция, включающая элементы Гамбургских правил, едва ли будет ратифицирована многими из государств, которые отказались ратифицировать Гамбургские правила, и не сможет получить всемирной поддержки.
4. Далее мы отмечаем, что, по мнению редакционной группы, "весьма желательна единая и действительно единообразная (т.е. не зависящая от вида транспорта) система ответственности, регулирующая мультимодальные перевозки". Сетевой подход рассматривается в качестве "второго по эффективности решения".

5. Концепция новой конвенции о международных мультимодальных перевозках грузов, возможно, имеет теоретическую привлекательность, но не выдерживает испытания практикой. Кроме того, мы хотели бы выразить решительное предостережение в отношении мобилизации усилий на реализацию проекта, вопрос о необходимости или обоснованности которого никоим образом не согласован. Нынешняя сетевая система ответственности эффективна с точки зрения затрат и функционирует надлежащим образом, и нам неизвестно о том, чтобы на практике возникали сколь-либо значительные проблемы в связи с ее применением. Если не будет согласован вопрос о достаточно радикальных изменениях, направленных на создание справедливых условий для функционирования как перевозчиков, так и грузоотправителей (а этого можно наиболее эффективным образом достичь при помощи ММК, который в настоящее время в сотрудничестве с ЮНСИТРАЛ занимается реализацией упомянутого выше проекта), то придется отказаться даже от мысли об изменении данной системы. Опыт показывает, что весьма трудно создать новый международный режим мультимодальных перевозок и стимулировать его функционирование.

6. В данной связи МПС настоятельно рекомендовала бы ЕЭК ООН дождаться итогов другой деятельности, осуществляющейся в данной области в настоящее время, с тем чтобы не допустить дублирования и выдвижения возможных противоречивых предложений.

7. МПС считает, что наиболее эффективным и реальным средством обеспечения большего единообразия и транспарентности в этой области служат решения, в соответствии с которыми режимы ответственности в сфере мультимодальных перевозок применялись бы на договорной основе.

* * *

**Информация, переданная Европейским объединением
комбинированных перевозок (ЕОКП)**

1. Совершенно очевидно, что между сторонниками глобального и регионального подходов существуют определенные противоречия. Однако нельзя не согласиться со следующими фактами:

- Европа является и впредь будет оставаться отдельным регионом;

- характер комбинированных перевозок отличается от характера мультимодальных перевозок (терминология ЕКМТ, касающаяся комбинированных перевозок);
- комбинированные перевозки начинаются с автомобильных перевозок. Для того чтобы наглядно продемонстрировать это, достаточно всего лишь перечислить используемое оборудование, которое не применяется в воздушных и морских перевозках, и, следовательно, не является взаимозаменяемым:
- 20- и 30-футовые контейнеры для насыпных грузов и контейнеры-цистерны шириной 2,50 м (не являющиеся контейнерами ИСО);
- съемные кузова длиной 7,15 м, 7,42 м, 13,65 м – эти грузовые единицы до сих пор не являются штабелируемыми;
- автопоезда;
- оборудование для контейнерных перевозок; оно не может быть погружено в судно ячеистого типа или в грузовой самолет "Боинг 747";
- практика показывает, что никакое согласование между региональным и глобальным подходами не будет успешным.

2. Перевозки всеми видами транспорта регулируются конкретными транспортными конвенциями (КДПГ, МГК, Гаагско-висбийскими правилами и т.д.), имеющими обязательный характер. Необходимо понять, почему такой же подход не используется в комбинированных перевозках.

3. Автомобильный транспорт доминирует в Европе. Правительства государств-членов стремятся к обеспечению более устойчивого баланса между автомобильными и комбинированными перевозками, когда комбинированные перевозки эффективны.

4. Грузоотправители и операторы интермодальных перевозок не в состоянии понять и согласиться с тем, что такое перемещение перевозок с одного вида транспорта на другой создаст пробел, если режим КДПГ не будет заменен.

5. Такая ситуация приведет к противоположным последствиям. Совершенно очевидно, что она будет стимулировать возникновение новых претензий, споров, конфликтов, дополнительных издержек, судебных разбирательств и т.д., в чем едва ли кто-либо заинтересован.

6. Все действующие конвенции имеют обязательный характер. Использование сетевого подхода в случае комбинированных перевозок лишь обострит ситуацию и будет рассматриваться грузоотправителями и операторами интермодальных перевозок как "стремление к усложнению и ухудшению" порядка использования комбинированных перевозок внутри Европы.

7. Подход Нидерландов: в ходе совещания, состоявшегося в феврале 2000 года в Женеве, делегация Нидерландов сообщила, что правительству страны предстоит проголосовать по закону, призванному урегулировать конкретную ситуацию, которая надлежащим образом не контролируется на местном уровне и создает соответствующий риск для сторон, участвующих в комбинированных перевозках. Это свидетельствует о существовании проблем!

8. Поэтому следует признать, что каждое из 15 других нынешних государств-членов и возможно 30 будущих государств-членов Европейского союза могло бы предпринять аналогичные усилия для искоренения подобных проблем. В таком случае мы столкнулись бы с разнообразными законами, принимаемыми в отношении всех участников перевозок (грузоотправителей, операторов, железнодорожных предприятий, страховых компаний, юристов и т.д.).

9. Несомненно, что единственным разумным решением стал бы обязательный единообразный режим ответственности в качестве составной части общеевропейской конвенции по комбинированным перевозкам, и мы считаем, что решением данного вопроса необходимо заняться немедленно.

10. ЕОКП вновь подтверждает свою готовность принять участие в выполнении всех задач, связанных с реализацией данного проекта.

* * *

**Информация, переданная Международным союзом
морского страхования (МСМС)**

1. МСМС представляет 54 национальные ассоциации морского страхования, которые присутствуют на рынках всего мира и на долю которых приходится около 80% взносов, взимаемых в области морского страхования в мире. Морские страховщики, являющиеся членами этих национальных ассоциаций, осуществляет страхование груза, корпуса судна и ответственности по основным аспектам. В частности, страхование ответственности включает страхование ответственности перевозчиков и страхование ответственности грузоотправителей. Охрана и возмещение убытков обычно обеспечиваются клубами по охране и возмещению убытков, а не морскими страховщиками. Полисом страхования корпуса судна покрывается только ответственность за столкновение.

2. Первоначальное мнение МСМС может быть резюмировано следующим образом:

a) МСМС не считает, что существует безотлагательная необходимость в инициативе ЕЭК ООН по мультимодальным перевозкам;

b) на практике нынешние механизмы, в частности Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок, которые все более широко используются, действуют вполне удовлетворительно. Претензиями, связанными с ответственностью перевозчиков, в страховых компаниях занимаются эксперты по соответствующим правовым вопросам. В целом на практике не возникает особых трудностей при рассмотрении претензий и определении применимого правового режима;

c) компании, страхующие ответственность, обеспечивают страховое покрытие для операторов мультимодальных перевозок. Заявление о том, что отрасль страхования не сможет в будущем, а иногда уже сейчас не в состоянии, обеспечить страховое покрытие для оператора перевозки (TRANS/WP.24/1999/2, пункт 15), разумеется, является необоснованным. Ничто не свидетельствует о том, что клиентам не удастся получить необходимое страховое покрытие или что не существует таких возможностей;

d) в силу изложенных выше причин страхование ответственности не может заменить собой страхования груза в соответствии с требованиями клиента (TRANS/WP.24/1999/2, пункт 14). Изменение нынешней ситуации, в частности расширение ответственности оператора мультимодальной перевозки и повышение пределов ответственности, приведет к увеличению взносов, взимаемых за страхование

ответственности. С учетом сферы охвата взносы, взимаемые за страхование груза, не удастся сократить на такую же величину. Поэтому в экономическом отношении это, скорее всего, приведет к повышению общих издержек в ущерб клиенту;

e) в настоящее время выдвигаются соответствующие инициативы некоторыми другими международными правительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами транспортного законодательства, как, например, ЮНСИТРАЛ, Комиссией ЕС, МТП и ММК. Следует дождаться итогов работы, в частности ММК и ЮНСИТРАЛ, в области транспортного законодательства. На ММК возложен мандат по разработке основного проекта документа, предназначенного обеспечить единообразие транспортного законодательства, а затем по подготовке проекта положений, которые должны быть включены в предлагаемый документ, в том числе положений об ответственности.

f) Гамбургские правила и Конвенция СП оказались несостоятельными. В настоящее время в области морских перевозок действует около десяти различных правовых систем. Новая конвенция о мультимодальных перевозках будет способствовать лишь увеличению числа этих режимов, поскольку государства не обязаны ратифицировать новую конвенцию и отказываться от соблюдения других конвенций или приостанавливать выполнение положений национального законодательства;

g) поскольку речь идет о Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, в обсуждении нового проекта конвенции, рассматриваемого рабочей группой, примут участие и такие неевропейские государства, как Соединенные Штаты Америки, Япония, Китай или развивающиеся страны. МСМС весьма сомневается в том, что неевропейские государства примут такую конвенцию.

* * *

Информация, переданная Балтийским и международным морским советом (БИМКО)

1. В течение почти ста лет БИМКО принимает участие в согласовании морских законов, правил и положений, касающихся международного судоходства. Членами БИМКО являются почти 1 000 владельцев судов, на долю которых приходится около 70% общемирового контейнерного тоннажа. Поэтому БИМКО с интересом наблюдает за выдвижением любых инициатив по созданию единого режима ответственности, регулирующего мультимодальные перевозки грузов...

2. Любая инициатива по обеспечению единообразия в области законодательства должна быть обусловлена коммерческой необходимостью. Гаагские правила могут служить одним из наиболее наглядных примеров режима ответственности, который обеспечил единообразие в области перевозки грузов на основе норм морского права. Однако важно отметить, что появление самих Гаагских правил первоначально было обусловлено коммерческими интересами соответствующих групп, нуждавшихся в единообразной и надежной правовой системе, регулирующей безопасное использование коносаментов в международной коммерческой деятельности.

3. Как уже отмечалось, на начальном этапе эпохи контейнеризации не существовало никакого целенаправленного законодательства, охватывающего мультимодальные перевозки. Поэтому участники коммерческих сделок рассматривали действующие режимы ответственности, регулирующие перевозки одним видом транспорта, в качестве основы для использования коммерческих документов мультимодальных перевозок, соответствующих их потребностям. При этом представители данной отрасли осознавали, что, хотя мультимодальные перевозки относились к числу новых видов деловой практики, они сами по себе не служили эффективной гарантией для функционирования системы ответственности, регулирующей мультимодальные перевозки. Поскольку мультимодальные перевозки включают ряд режимов ответственности, регулирующих перевозки одним видом транспорта, стороны коммерческих отношений разрабатывают собственные частные виды поведения на основе " сетевого " принципа.

4. Этот "сетевой" принцип нашел отражение в ряде хорошо известных стандартных бланков, как, например, "Fiatabill", а также "Combiconbill" и "Multidoc 95" БИМКО. Если "Combiconbill" основывается исключительно на Гаагско-висбийских правилах, то "Fiatabill" и "Multidoc 95" - на Правилах ЮНКТАД/МТП.

5. Как отмечалось на совещании, использование "Combiconbill" и "Multidoc 95" БИМКО не идет ни в какое сравнение с использованием "Fiatabill", ежегодное число копий которого составляет около 600 000. Тем не менее "Combiconbill" БИМКО широко используется судовладельцами и операторами Скандинавии в качестве основы для составления собственных формальных договоров. Несомненно, что существующие стандартные бланки документов мультимодальных перевозок представляют коммерческий интерес в качестве эффективной функциональной системы, позволяющей успешно осуществлять мультимодальные перевозки.

6. БИМКО ежегодно рассматривает существенное число запросов, поступающих от его членов по широкому диапазону вопросов, и с 1971 года, когда был впервые выдан бланк "Combiconbill", мы не получили от членов Совета или других сторон ни одного сообщения о том, что нынешняя система, закрепленная в различных стандартных договорах, вызывает какую-либо обеспокоенность с правовой или коммерческой точки зрения.

7. В целом мы считаем, что некоторые из приведенных в докладе предположений являются безосновательными и что целесообразно более подробно исследовать данный вопрос до принятия окончательного решения в рамках ЕЭК ООН относительно того, следует ли предпринимать новые усилия по разработке режима гражданской ответственности, регулирующего мультимодальные перевозки. Еще лучше было бы отложить рассмотрение данного вопроса до тех пор, пока не станут известны результаты реализации инициативы ММК и ЮНСИТРАЛ по исследованию транспортного законодательства в более широком контексте, в процессе которого неизбежно будут отчасти затронуты и проблемы мультимодальных перевозок.

* * *

Информация, переданная "БАСФ"

1. Мультимодальные перевозки все шире используются в рамках современных транспортных и коммерческих процедур, в частности при транспортировке грузов в контейнерах. В процессе таких операций осуществляются комбинированные перевозки, а это означает, что грузы перевозятся по меньшей мере двумя различными видами транспорта на основе единого договора перевозки.

2. Для грузоотправителей это означает:

- использование нескольких видов транспорта и услуг нескольких субподрядных перевозчиков;
- отсутствие информации о видах используемого транспорта;
- наличие информации о примерном времени доставки и отсутствие компенсации за задержку в доставке;
- в случае аварий – неопределенность в отношении того, с кем из участников перевозки следует иметь дело и где имели место повреждения или потеря груза.

3. Следовательно, существует значительная неопределенность в отношении применимого правового режима и вытекающих финансовых последствий, а также того, какой режим ответственности может быть использован и кто из участников перевозки несет ответственность.

4. БАСФ требует обеспечить международный единообразный и обязательный правовой режим для осуществления мультимодальных перевозок. Речь идет о легко понятных, транспарентных, единообразных и эффективных с точки зрения затрат положениях, касающихся всех операций по мультимодальной перевозке. Они должны охватывать перевалку и временное охранение грузов, все операции, осуществляемые между пунктом отправления и пунктом назначения. В случае повреждения, потери или задержки в доставке груза такой режим должен также предусматривать оперативное и эффективное с точки зрения затрат рассмотрение претензий. Он будет способствовать сокращению числа процессуальных действий.

5. Будущая конвенция о мультимодальных перевозках должна основываться на таком режиме ответственности, как Конвенция КДПГ. Это будет способствовать также развитию не только автомобильных, но и автомобильно-морских перевозок в рамках Европейского союза.

* * *

Информация, переданная корпорацией "ВОЛЬВО"

Грузоотправители остро нуждаются и весьма заинтересованы в глобальном режиме ответственности, регулирующем перевозки от двери до двери. Интермодальные системы перевозок развиваются, и разделение ответственности между различными видами транспорта в рамках этих систем будет не только осложнять будущие перевозки, но и препятствовать им. Корпорация "Вольво" решительно требует разработать такой глобальный режим ответственности в рамках интермодальных перевозок или перевозок от двери до двери и окажет содействие ЕЭК ООН в ее усилиях по принятию надлежащего решения.
