



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.24/1999/1  
19 January 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам

(Тридцать первая сессия, 12 и 13 апреля 1999 года)

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

Доклад неофициальной группы экспертов

(Франкфурт, 7 и 8 декабря 1998 года)

**а. МАНДАТ**

1. В программе работы Рабочей группы ЕЭК по комбинированным перевозкам в качестве приоритетного пункта указан анализ возможностей согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих комбинированные перевозки. Это могло бы включать организацию "слушаний" всех заинтересованных предприятий частного сектора и правительственных ведомств.

2. На своей двадцать девятой сессии Рабочая группа подчеркнула, что до начала проведения конкретной работы в этой области всем странам - членам ЕЭК следует провести на национальном уровне консультации по возникающим проблемам и реальным возможностям, а также определить подход к устранению трудностей, обусловливаемых различиями и/или пробелами в режимах ответственности, регулирующих работу различных видов транспорта (TRANS/WP.24/79, пункт 31).

3. На своей тридцатой сессии Рабочая группа отметила, что лишь в весьма немногих странах – членах ЕЭК было принято либо разрабатывается законодательство для согласования требований, касающихся гражданской ответственности, применительно к различным видам транспорта. До сих пор существуют значительные различия между правовыми нормами, охватывающими грузовые перевозки автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, воздушным и морским транспортом. На международном уровне ведется работа, направленная на унификацию в международном масштабе норм гражданской ответственности, охватывающих грузовые перевозки, применительно к отдельным видам транспорта. В рамках ЕЭК Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайская комиссия (ДК) в настоящее время разрабатывают международный правовой режим, охватывающий аспекты гражданской ответственности на внутреннем водном транспорте. Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) пересматривает действующие нормы, регулирующие грузовые железнодорожные перевозки (МГК). Существуют также режимы гражданской ответственности, охватывающие грузовые автомобильные (КДПГ), морские (Гаагские правила, Гаагско-висбийские правила, Гамбургские правила) и воздушные (Варшавская конвенция) перевозки. Однако международных режимов ответственности, регулирующих операции по перевалке и хранению грузовых единиц в ходе комбинированных перевозок, не существует. Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, проект которой был подготовлен Международным институтом унификации частного права Организации Объединенных Наций (ЮНИДРУА) в конце 70-х годов, так и не вступила в силу.

4. Хотя предусмотрен ряд международных режимов ответственности, основанных на частном праве, например Общие условия перевозки МСККП или Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок, изданные в 1992 году, эти правила не имеют силы закона и применяются только в том случае, если участники договора перевозки согласились их соблюдать. По отношению к положениям этих правил преимущественную юридическую силу имеют обязательное для применения внутригосударственное законодательство или международные режимы, применимые к перевозкам одним видом транспорта. В данном случае эти положения не применяются. Что касается комбинированных перевозок, то отсутствие конкретных предписаний может привести к трудностям, связанным с определением применимого режима ответственности при перевозках различными видами транспорта, а также в ходе операций по перевалке или хранению. Правилами ЮНКТАД/МТП предусматривается, что если потеря или повреждение не могут быть отнесены к конкретной части перевозки и соответствующему ей режиму ответственности, то применяется базовая ответственность оператора перевозки.

5. Рабочая группа также отметила, что Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Конвенция СП), принятая в 1980 году, вряд ли вступит в силу в обозримом будущем. Вместе с тем некоторые делегации полагали, что в случае ее пересмотра и изменения содержания с учетом современных требований к перевозкам эта Конвенция могла бы послужить основой для надлежащего международного режима ответственности, охватывающего комбинированные перевозки в

Европе. В целях определения возможных конкретных направлений работы в этой области на международном уровне Рабочая группа предложила заинтересованным делегациям провести в декабре 1998 года совещание для выявления возможных проблем, с которыми приходится сталкиваться операторам комбинированных перевозок в этой сфере, и рассмотрения вопросов о практической осуществимости этой работы и подхода к разрешению возможных трудностей, связанных с различиями в режимах ответственности, регулирующих функционирование различных видов транспорта, и/или пробелами в охвате такими режимами операций по комбинированным перевозкам. Информацию о результатах этого неофициального совещания следует представить на предстоящих сессиях Комитета по внутреннему транспорту и Рабочей группы (TRANS/WP.24/81, пункты 37-44).

## **в. УЧАСТНИКИ**

6. В соответствии с предложением федерального министерства транспорта Германии и Германской исследовательской группы по комбинированным перевозкам (Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr) неофициальная группа экспертов провела свое совещание во Франкфурте (Германия) 7 и 8 декабря. На этом совещании присутствовали эксперты от правительств Бельгии, Германии, Нидерландов и Соединенного Королевства, а также эксперты от Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международной федерации транспортно-экспедиционных ассоциаций (ФИАТА), Международного союза компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП), Федерального объединения грузовых перевозок и логистики Германии "Bundesverband Güterverkehr und Logistik" (БГЛ) и секретариата ЕЭК.

7. Соответствующие материалы в письменном виде поступили от правительств Австрии, Германии и Польши, а также от Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

## **с. ВЫВОДЫ, СДЕЛАННЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНОЙ ГРУППОЙ ЭКСПЕРТОВ**

8. Конкретные проблемы ответственности, возникающие в ходе комбинированных перевозок, обусловлены тем обстоятельством, что грузы транспортируются на основании одного договора различными видами транспорта, в отношении которых применяются неодинаковые режимы гражданской ответственности. Такие режимы гражданской ответственности, регулирующие функционирование различных видов транспорта, как КДПГ, правила КМЖП-МГК или Гаагские правила, весьма существенно различаются, поскольку они разрабатывались независимо друг от друга. По всей видимости, нет реальных оснований считать, что их положения могут быть согласованы в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

9. Эксперты осознают, что существует ряд частных соглашений, затрагивающих некоторые из проблем, которые могут возникать в ходе перевозки грузов в соответствии с режимами ответственности, регулирующими функционирование различных видов транспорта. Речь идет, например, о Правилах ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных

перевозок, коносаменте ФИАТА (ФБЛ) или недавно пересмотренных Общих условиях перевозки МСККП. Однако эти коммерческие правила являются для заинтересованных сторон факультативными и используются лишь в том случае, если их положения не противоречат положениям международных конвенций или национального законодательства, применимых к договорам перевозки.

10. Несмотря на то, что зачастую такие частные соглашения могут отвечать интересам транспортных предприятий и грузоотправителей, а также представителей торговли, некоторые из их положений могут противоречить положениям национального законодательства и, таким образом, не иметь юридической силы. Кроме того, эти соглашения могут охватывать не всю цепь комбинированной перевозки, в частности операции по перевалке (обработке) грузов и их временному хранению. Вместе с тем в соответствии с Правилами ЮНКТАД/МТП ответственность оператора смешанной перевозки (ОСП) охватывает весь период с момента принятия им груза к перевозке до момента его доставки.

11. Отмечалось, что отсутствие международных правил в данной области, распространяющихся на всю цепь перевозки, неблагоприятно отражается на интересах операторов комбинированных перевозок, так как это чревато повышенным риском, связанным с продолжительными и дорогостоящими юридическими процедурами, в случае утраты, повреждения или задержки груза и единиц интермодальной перевозки (ЕИП) и/или повышением страховых взносов для покрытия таких рисков. Это препятствует использованию комбинированных перевозок.

12. Эксперты сочли, что основная цель деятельности Рабочей группы ЕЭК по комбинированным перевозкам (WP.24) состоит в стимулировании развития услуг по комбинированным перевозкам в Европе и в содействии переключению по меньшей мере части грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный, внутренний водный транспорт, а также на каботажное судоходство. С точки зрения этой перспективы было бы достаточно решить проблемы гражданской ответственности, связанные только с внутренним транспортом. Однако с учетом того, что каботажные перевозки регулируются системами ответственности морского судоходства, и для недопущения распространения различных международных правовых документов, посвященных проблемам гражданской ответственности на транспорте, эксперты решили, что все виды транспорта, возможно также и воздушный, должны охватываться одним и тем же международным режимом гражданской ответственности.

13. Для заполнения всех возможных пробелов с точки зрения ответственности в области комбинированных перевозок и для решения проблем, которые могут быть обусловлены использованием нескольких различающихся режимов гражданской ответственности (бремя доказывания, величина компенсации и т.д.), эксперты сочли, что следует более основательно проанализировать и рассмотреть изложенный ниже подход.

14. На основе международной конвенции следует разработать независимый международный правовой документ, предусматривающий основные правила, касающиеся договора перевозки

грузов автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, морским и, возможно, воздушным транспортом, включая перевалку (обработку) и временное хранение грузов и единиц интермодальной перевозки (ЕИП). Его основные положения о гражданской ответственности можно было бы составить по образцу положений Конвенции КДПГ, и они применялись бы к перевозкам грузов всеми видами транспорта на базе одного договора. При повреждении, потере или задержке доставки груза применялись бы положения нового международного правового документа, за исключением тех случаев, когда одна из сторон договора в состоянии доказать, что повреждение, потеря или задержка груза имели место в процессе его перевозки конкретным видом транспорта. В этом случае ответственность перевозчика будет определяться на основании законодательства, которое применяется к данной части цепи перевозки, если заключен отдельный договор.

15. Таким образом, предлагаемый международный правовой документ не заменял бы и не изменял бы, а дополнял действующие режимы гражданской ответственности, регулирующие функционирование различных видов транспорта, и позволял бы обеспечить непрерывное и эффективное покрытие гражданской ответственности на всех этапах транспортной цепи.

16. Основная логика данного подхода сводится к следующему: в тех случаях, когда повреждения, потеря или задержка не могут быть локализованы, должны применяться новые базовые положения о гражданской ответственности. В тех случаях, когда повреждения, потеря или задержка могут быть локализованы, должны по-прежнему применяться действующие международные или национальные режимы гражданской ответственности ("сетевой подход").

17. В такой международный правовой документ можно было бы включить также конкретные положения действующих коммерческих правил смешанной перевозки (см. пункт 9 выше).

18. Недавно в результате продолжительного обсуждения данной темы с участием всех заинтересованных сторон, т.е. правительственных органов, а также транспортных организаций и грузоотправителей, в Закон Германии о перевозке, экспедировании и хранении грузов были включены аналогичные положения, касающиеся договоров смешанной перевозки, и по данному подходу было достигнуто общее согласие.

19. Эксперты сочли, что разработка такого нейтрального международного правового документа по гражданской ответственности, охватывающего комбинированные перевозки, была бы более целесообразной и, возможно, более приемлемой, чем, например, включение конкретных положений о грузовых транспортных средствах в уже действующий документ о режиме ответственности на железнодорожном транспорте (МГК). В этой связи отмечалось, что положения нынешнего проекта пункта 3 статьи 1 пересмотренного режима МГК, предусматривающие его применение в случае договоров смешанной перевозки, регулирующих международную транспортировку грузов железнодорожным транспортом, а также их национальную транспортировку автомобильным или внутренним водным транспортом, противоречат нынешним усилиям по установлению общеприемлемых

унифицированных правил смешанной перевозки, распространяющихся на все виды транспорта.

20. Эксперты сочли, что такой новый международный правовой документ можно было бы подготовить в течение двух лет. Его подготовка и обсуждение могли бы осуществляться в рамках ЕЭК при содействии секретариата ЮНКТАД, накопившего значительный опыт в данной области.

21. Поскольку ни один из вспомогательных органов Комитета ЕЭК по внутреннему транспорту и секретариат ЕЭК пока не накопили необходимый юридический опыт в данной области, эксперты предлагают рассмотреть вопрос об учреждении специальной группы экспертов, деятельность которой была бы завершена в 2001 году. Секретариату ЕЭК следует позаботиться о том, чтобы его персонал, обслуживающий эту группу экспертов, располагал необходимыми юридическими знаниями для оказания надлежащей поддержки в проведении такой сложной деятельности.

22. В противном случае ЕЭК могла бы предложить Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) или Международному институту унификации частного права Организации Объединенных Наций (ЮНИДРУА) взять на себя ответственность за проведение этой деятельности.

23. Комитет по внутреннему транспорту и Рабочая группа по комбинированным перевозкам (WP.24), возможно, пожелают рассмотреть вышеизложенные предложения и принять решения по конкретным мерам и процедурам.

\_\_\_\_\_