



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2002/6
5 March 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать седьмая сессия, 18 и 19 апреля 2002 года,
пункт 9 повестки дня)

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

**Специальная группа экспертов ЕЭК ООН по гражданской
ответственности в мультимодальных перевозках**

Записка секретариата

Секретариат подготовил настоящую записку в качестве основы для обсуждения в целях определения важнейших вопросов и различных решений, рассматриваемых на разных международных форумах в связи с этой сложной проблемой создания систем гражданской ответственности, регулирующих современные операции по мультимодальным перевозкам. Делегации, возможно, пожелают проконсультироваться на национальном уровне с другими соответствующими компетентными ведомствами, чтобы дать Рабочей группе указания относительно дальнейшей работы в этой области.

* * *

A. ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по комбинированным перевозкам стремится содействовать развитию и стимулированию комбинированных и мультимодальных перевозок¹ в странах региона ЕЭК ООН. В ее программе работы в качестве приоритетного пункта указан "... анализ возможностей согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих операции по комбинированным перевозкам". После того как Комитет по внутреннему транспорту поручил ей проанализировать существующие трудности, возникающие в ходе операций по комбинированным перевозкам (ECE/TRANS/128, пункт 86), Рабочая группа решила продолжить рассмотрение возможных трудностей, обусловленных несоответствиями в режимах ответственности, регулирующих работу различных видов транспорта, и/или недостаточно полным охватом этими режимами операций по комбинированным перевозкам (TRANS/WP.24/1999/1).

2. В соответствии с рекомендациями небольшой рабочей группы (TRANS/WP.24/1999/2) Рабочая группа поручила секретариату провести неофициальные консультации с участием представителей правительств, заинтересованных межправительственных организаций и международных организаций, представляющих интересы транспортной отрасли, страховщиков и грузоотправителей, а также частных компаний. Итоги двух слушаний, организованных секретариатом, приводятся в документе TRANS/WP.24/2000/3. Эти консультации продемонстрировали значительные разногласия заинтересованных сторон в вопросе унификации или по крайней мере согласования существующих обязательных режимов.

3. На своей тридцать пятой сессии Рабочая группа сочла важным активизировать работу в области гражданской ответственности. Она поручила секретариату изучить возможность организации всемирного форума, для того чтобы собрать вместе всех представителей правительств, экспертов по гражданской ответственности в

¹ В совместном документе ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕС "*Терминология комбинированных перевозок*" (2001 год) мультимодальная перевозка определена как перевозка грузов двумя или более видами транспорта; интермодальная перевозка означает перевозку грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта; комбинированная перевозка - интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

мультимодальных перевозках в целях принятия окончательного решения по вопросу унификации (TRANS/WP.24/91, пункты 40-46). Рабочая группа также просила секретариат в качестве промежуточного шага изучить возможности согласования положений об ответственности в правовых документах, регулирующих сухопутные перевозки в Европе, в частности автодорожные и железнодорожные перевозки (TRANS/WP.24/91, пункт 51).

4. В настоящем дискуссионном документе, подготовленном секретариатом в сотрудничестве со специальной группой экспертов по гражданской ответственности в мультимодальных перевозках², резюмируется деятельность в области гражданской ответственности в мультимодальных перевозках грузов, которой занимались в последнее время некоторые международные организации, рассматриваются некоторые существующие системы гражданской ответственности для мультимодальных перевозок и их соответствующие положительные и отрицательные моменты и в общем виде излагаются предложения о дальнейших действиях в этой сфере.

V. РАБОТА В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

I. Суть вопроса

5. Как отмечалось в предыдущих докладах группы экспертов ЕЭК ООН, операции по мультимодальным перевозкам не только все шире используются в современной перевозочной и торговой практике, особенно в случае контейнеризированных грузов, но такие операции, в частности с применением технологий комбинированных перевозок, также стимулируются во многих европейских странах в рамках современных транспортных стратегий, чтобы в максимально возможной степени использовать преимущества, присущие различным видам внутреннего транспорта (автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному транспорту), в целях обеспечения устойчивого развития транспорта и разгрузки все более интенсивно эксплуатируемых европейских сетей.

6. Для мультимодальной перевозки характерно то, что транспортировка груза выполняется на основе одного договора (зачастую генерального договора без указания вида или видов транспорта), заключаемого с одним оператором мультимодальных перевозок (ОМП), для чего оформляется один транспортный документ. ОМП несет ответственность за перевозку в целом. В начале транспортной операции виды транспорта,

² Далее именуемой группой экспертов ЕЭК ООН.

которые предполагается использовать, часто неизвестны или грузоотправителем/грузополучателем не определены. ОМП может сам выполнять всю перевозку, но на практике он нередко осуществляет только часть ее (иногда он вообще не задействован в перевозке), а некоторые части перевозки производятся субподрядчиками. Это позволяет ему на гибкой основе выполнять транспортировку "от двери до двери" наиболее оптимальным образом, оперативно и с наименьшими затратами, что отвечает современным требованиям доставки грузов точно в срок.

7. Это относительно новое явление в мультимодальных перевозках не регулируется на международном уровне каким-либо единым комплексным договором наподобие конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта - автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, - главным образом в Европе, или морские и воздушные перевозки на глобальной основе³. Если место причинения ущерба грузу установлено (локализованное повреждение), то система гражданской ответственности, регулирующая мультимодальную перевозку (т.е. распределение рисков и ответственности между грузовладельцем и ОМП/перевозчиком), зависит главным образом от отрезка пути, где было причинено повреждение, и основывается на решениях, предусмотренных договором перевозки одним видом транспорта, который применялся бы к этому конкретному отрезку пути в случае заключения отдельного договора. Если место причинения повреждения не установлено, то предлагаемые решения различаются в зависимости от применимого соглашения. Договоры перевозки одним видом транспорта часто значительно различаются по своим положениям о гражданской ответственности, поскольку они разрабатывались независимо друг от друга. Иными словами, становится очевидной потребность в единообразной и предсказуемой системе гражданской ответственности, регулирующей мультимодальные перевозки.

³ Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ, Женева, 1956 год; Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) и Единообразные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (МГК), добавление В к Конвенции, Берн, 1980 год; недавно принятая Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), Будапешт, 22 июня 2001 года; Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские правила), Брюссель, 1924 год, измененная Протоколом от 1968 года (Гаагско-висбийские правила), Брюссель, 1968 год; Конвенция ООН о морской перевозке грузов, Гамбург, 1978 год (Гаагские правила); Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, Варшава, 1929 год (Варшавская конвенция), и Протокол к ней, а также Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, Монреаль, 28 мая 1999 года, которая еще не вступила в силу (Монреальская конвенция).

8. Одной из попыток обеспечить единообразие явилась Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Конвенция СП), однако она не получила достаточной поддержки и поэтому не вступила в силу. Конвенция СП предусматривает единообразную систему гражданской ответственности, за исключением пределов ответственности в случае ущерба, причиненного на определенном этапе перевозки. В таких ситуациях пределы ответственности, предусмотренные какой-либо международной конвенцией или императивной нормой национального права, которые применялись бы к конкретной части перевозки, где был причинен ущерб, будут применяться (*но только в этом случае*), если они превышают пределы, предусмотренные в Конвенции СП (статья 19 Конвенции СП).

9. Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок 1992 года, основанные на Конвенции СП, а также договорные механизмы, включающие эти правила, такие, как накладная ФИАТА (ФБЛ) 1992 года, "Multidoc-95" БИМКО, предусматривают единообразное решение в случаях, когда место причинения ущерба не было установлено. В случаях локализованного ущерба основания ответственности те же, что и в случае нелокализованного ущерба (предполагаемая вина или небрежность), тогда как в отношении пределов ответственности применяется сетевой подход, в соответствии с которым преимущественную силу имеют существующие международные или национальные положения о гражданской ответственности, применимые к отрезку пути, на котором был причинен ущерб (независимо от того, идет ли речь о более высоких пределах ответственности по сравнению с теми, которые предусмотрены в Правилах).

10. Использование таких договорных механизмов для регулирования мультимодальных перевозок факультативно, и они будут действовать только в той мере, в какой их положения не противоречат имеющим обязательную силу положениям международных конвенций или императивным нормам национального права, применимым к данному договору.

11. Отсутствие единообразной действующей системы ответственности создает значительную неопределенность в отношении норм права, применимых к операциям по мультимодальным перевозкам и вытекающих из этого финансовых последствий для грузоотправителя и ОМП. Для обеих сторон трудно заранее оценить связанные с такими операциями риски. В этом случае также требуется отдельное страхование груза в дополнение к страхованию ответственности, обязательство по которому должен брать на себя ОМП. Вышеуказанные факторы неопределенности отражаются в страховых взносах. Возможные судебные процессы также сопряжены с большими расходами. Все это препятствует использованию мультимодальных перевозок и стимулирует применение

решений, предполагающих использование одного вида транспорта, например только автомобильного транспорта.

12. Отсутствие единообразной действующей международной системы гражданской ответственности привело к появлению множества односторонних национальных решений, которые в еще большей степени осложняют ситуацию и свидетельствуют о "срочной необходимости усилий по достижению единообразия на международном уровне"⁴.

13. Сложившаяся ситуация побудила ряд международных организаций приступить к разработке возможных мер по ее исправлению. В нижеприведенных пунктах содержится краткое описание деятельности за последнее время, связанной с гражданской ответственностью в мультимодальных перевозках.

II. Деятельность, осуществляемая в последнее время

14. В 2000 году ЕЭК ООН организовала два слушания с участием различных межправительственных и неправительственных организаций, занимающихся системами гражданской ответственности в мультимодальных перевозках. Итоги этих слушаний опубликованы в документе TRANS/WP.24/2000/3⁵ и обсуждались на тридцать четвертой сессии Рабочей группы.

15. В ходе этих слушаний рассматривался вопрос о том, что утеря и повреждение часто имеют место в процессе операций по перевалке и складированию грузов. Пробелы в системе ответственности возникают и во время операций, связанных с транспортировкой, поскольку они не подпадают ни под какой международный обязательный режим⁶. Национальные же правовые системы существенно различаются как с точки зрения источников права, так и их содержания.

16. Обсуждался также вопрос об операциях по мультимодальным перевозкам в развивающиеся страны и регионы и в обратном направлении. Поскольку в этих странах отсутствует законодательство в данной сфере (или законодательные положения

⁴ Asariotis, Bull, Clarke, Herber, Kiantou-Pampouki, Moràn-Bovio, Ramberg, de Wit, Zunarelli, "*Intermodal Transportation and Carrier Liability*", final report, June 1999 (исследование, профинансированное Европейской комиссией; контракт ЕК № EI-B97-B27040-SIN6954-SUB), para. 12.

⁵ Далее именуются слушаниями ЕЭК ООН.

⁶ Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991 год) так и не вступила в силу.

сформулированы нечетко), неопределенность в отношении применимых норм права приводит к трудностям в получении страхового покрытия по гражданской ответственности для операторов мультимодальных перевозок (ОМП), к повышению страховых взносов и в результате - к более высоким ценам на перевозки. Отсутствие единообразного международного режима гражданской ответственности становится препятствием для упрощения торговых процедур и развития торговли.

17. Сообщалось также, что часто наносится ущерб, обусловленный задержкой в доставке груза. Отмечалось, что оператора, несущего ответственность за такие задержки, выявить якобы легко. Поднималась также проблема применения правил, регулирующих перевозки только морским транспортом, которые не предусматривают ответственности оператора в случае задержки в доставке груза. Однако, по всей видимости, это неприемлемо для грузоотравителей, поскольку не отвечает современным требованиям о доставке груза точно в срок. Это также представляется неприемлемым для операторов перевозок другими видами транспорта, поскольку в таком случае не обеспечиваются равные условия для функционирования различных видов транспорта.

18. В ходе слушаний ЕЭК ООН сообщалось, что действующие правила, касающиеся процедурных аспектов, существенно различаются в зависимости от юрисдикции и применяемого режима, что создает трудности для своевременного предъявления иска в отношении соответствующего перевозчика в соответствующую инстанцию. Договорные сроки исковой давности, которые зачастую являются еще менее продолжительными, могут вводить в заблуждение, поскольку они недействительны в тех случаях, когда используется особый национальный или международный правовой режим.

19. В соответствии с планом действий, принятым ЮНКТАД X, секретариат ЮНКТАД провел исследование по вопросу о применении правил регулирования мультимодальных перевозок⁷. В этом исследовании содержится обзор существующих документов, регулирующих мультимодальные перевозки на всемирном, региональном, субрегиональном и национальном уровнях.

20. В исследовании содержится вывод о том, что цель единообразия норм права, регулирующих мультимодальные перевозки, по-прежнему не достигнута. Нынешнюю ситуацию можно охарактеризовать как неопределенную с точки зрения норм права, применимых к операциям по мультимодальным перевозкам⁸.

⁷ UNCTAD/SDTE/TLB/2 of 27 June 2001, "Implementation of Multimodal Transport Rules", именуемое далее исследованием ЮНКТАД.

⁸ Исследование ЮНКТАД, пункт 251.

21. В январе 2001 года Комитет ОЭСР по морскому транспорту (КМТ) организовал рабочее совещание по вопросу об ответственности за груз⁹. Это совещание проводилось с целью обсудить проблемы обновления существующих режимов¹⁰. Исследования и выводы рабочего совещания касаются режимов ответственности на морском транспорте, однако они также представляют интерес для мультимодальных перевозок.

22. В настоящее время ЮНСИТРАЛ проводит обзор существующей практики и законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях выявления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижения большей унификации законов¹¹. 15-26 апреля 2002 года в Нью-Йорке состоится совещание Рабочей группы по транспортному праву, в задачу которой входит изучение проблем перевозок из порта в порт (включая вопросы ответственности). В будущем эта Рабочая группа могла бы изучить желательность и возможность рассмотрения вопросов, касающихся операций по перевозке грузов "от двери до двери".

23. В справочном документе секретариата ЮНСИТРАЛ для предстоящего совещания Рабочей группы содержится предварительный "проект договора по транспортному праву", подготовленный Международным морским комитетом (ММК)¹². Этот договор призван, в частности, согласовать и обновить существующие режимы ответственности в морских

⁹ Речь идет об ответственности за груз применительно к режимам ответственности в ходе морских перевозок. В настоящее время в разных странах мира действуют главным образом три таких режима: оригинальные Гаагские правила (1924 год), обновленный вариант, известный как Гаагско-висбийские правила (1968 год, с поправками, внесенными в 1979 году), и Гамбургские правила (1978 год).

¹⁰ КМТ поручил одному из консультантов проанализировать существующие режимы и выявить те вопросы, в связи с которыми по-прежнему имеются значительные разногласия между сторонами, затрагиваемыми этими режимами. Подготовленный консультантом документ, послуживший основой для обсуждения на рабочем совещании, помещен на вебсайт КМТ: <http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/index.htm>. Указанные документы далее именуются документом рабочего совещания ОЭСР и исследованием ОЭСР.

¹¹ Документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/497 "Возможная будущая работа в области транспортного права - доклад Генерального секретаря", пункты 1 и 2.

¹² Документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.21 "Transport Law - Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea - Note by the Secretariat", of 8 January 2002. Этот проект договора включен в приложение к данному документу (стр. 9 и последующие страницы текста на английском языке). Далее именуется проектом договора ЮНСИТРАЛ.

перевозках. В определенной степени он охватывает также мультимодальные перевозки. В контексте этого вопроса проект договора основан только на положениях о морских перевозках¹³.

24. Как следует из сообщения Европейской комиссии по документу "Интермодальность и интермодальные грузовые перевозки в Европейском союзе"¹⁴, она планирует определить основы для создания европейской системы интермодальных грузовых перевозок, которая обеспечит оптимальную интеграцию различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и морского) в качестве одного из способов предупреждения ожидаемой перегруженности инфраструктуры грузовых перевозок и повышения конкурентоспособности альтернативных видов по сравнению с автомобильным транспортом. Комиссия предлагает стратегию из четырех частей в целях устранения барьеров для широкого использования интермодальных перевозок, в том числе в целях выявления и ликвидации препятствий для применения концепции интермодальности и сопутствующих издержек, связанных с разрешением разногласий. В частности, издержки на устранение разногласий возникают при использовании существующих механизмов ответственности в интермодальных перевозках¹⁵.

¹³ Секретариату ЮНСИТРАЛ были переданы некоторые замечания секретариата ЕЭК ООН по тексту договора ММК, касающиеся главным образом используемого в нем подхода к мультимодальным перевозкам. В связи с поиском решений вопроса о гражданской ответственности в мультимодальных перевозках секретариат ЕЭК ООН настаивает на том, что дальнейшая работа в этой области не должна основываться на особых требованиях для какого-либо одного вида транспорта. Напротив, необходимо проконсультироваться со всеми заинтересованными сторонами и привлечь их к участию в разработке такого договора. Комментарии ЕЭК ООН и секретариата ЮНКТАД опубликованы в добавлении (документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1) к рабочему документу, содержащему проект договора, который будет обсуждаться Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

¹⁴ COM (97) 243 final (29.5. 1997).

¹⁵ Определение термина "издержки на устранение разногласий" см. также в докладе IM Technologies Limited, *"The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport"*, final report, 10 January 2001, (контракт ЕК № В99-В2 7040 10-S12.81489/P EI 99 002/UTU/IM). В соответствии с этим докладом издержки на устранение разногласий возникают при отсутствии эксплуатационной совместимости и взаимосвязи разных видов транспорта. Такие издержки включают издержки, вызванные утерей, повреждением, задержкой и последующими потерями, - "фактическими потерями", - а также издержки, возникающие в процессе управления режимом, обеспечивающим страхование и удовлетворение претензий - "административные издержки" (стр. 1 текста на английском языке).

25. В рамках программы по интермодальным (мультимодальным) перевозкам грузов в пределах Европейского союза Европейская комиссия провела исследование по вопросу об интермодальных перевозках и ответственности перевозчика¹⁶. Это исследование содержит обзор существующих механизмов ответственности и направлено на определение возможных подходов для выхода из создавшейся тупиковой ситуации.

26. Вышеупомянутое исследование выявило необходимость ориентированного на заказчика подхода¹⁷, который, стимулируя конкуренцию между транспортными операторами, обеспечивает эффективную и рентабельную транспортировку грузов "от двери до двери" по всей территории ЕС¹⁸.

27. В развитие этой деятельности и для определения экономических потребностей разных сторон Комиссия приступила к изучению экономического воздействия механизмов ответственности в интермодальных перевозках¹⁹, цель которого заключается в том, что "если выяснится, что механизмы ответственности налагают неправомерно

¹⁶ Asariotis, Bull, Clarke, Herber, Kiantou-Pampouki, Moràn-Bovio, Ramberg, de Wit, Zunarelli, *"Intermodal Transportation and Carrier Liability"*, final report, June 1999 (контракт ЕК № EI-B97-B27040-SIN6954-SUB). Это исследование далее именуется исследованием ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика.

¹⁷ Согласно исследованию ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика (см. пункт 9, стр. 9 текста на английском языке), ясно, что значительных издержек, связанных с рассмотрением претензий и судебными исками, можно было бы избежать как грузоотправителям, так и операторам (или страховщикам их ответственности), если правовая основа ответственности была бы более простой и менее раздробленной. Существующая система регулирования ответственности не является затратоэффективной и не обеспечивает адекватную защиту заказчика: в силу факторов неопределенности с точки зрения охвата и пределов ответственности перевозчика требуется отдельное страхование грузов. Однако оно не покрывает всех рисков, таких, как задержка. Это также предполагает возбуждение регрессных исков против перевозчиков, несущих обязательную ответственность, со стороны страховщиков грузов и приводит к весьма своеобразному и дорогостоящему перераспределению издержек за причиненный ущерб, что никому не выгодно.

¹⁸ См. также COM (97) 243 final, para.81.

¹⁹ IM Technologies Limited, *"The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport"*, final report, 10 January 2001 (контракт ЕК № B99-B2 7040 10-S12.81489/P E1 99 002/ETU/IM) (стр. 1 текста на английском языке). Это исследование далее именуется исследованием ЕК по экономическим последствиям ответственности перевозчика в ходе интермодальных грузовых перевозок.

тяжелое финансовое бремя на некоторых хозяйствующих субъектов или влекут за собой существенные издержки по причине неэффективности для других участников, то Европейская комиссия организует совещание "за круглым столом", на которое будут приглашены все заинтересованные стороны, для того чтобы более глубоко обсудить этот вопрос"²⁰. Следует отметить, что данный обзор охватывает только зону ЕС и что в процессе анализа были использованы только 107 ответов на вопросник, заполненный грузоотправителями (т.е. лишь 11% от общего числа распространенных вопросников). В этом исследовании приняли участие представители еще 30 хозяйственных объединений и торговых ассоциаций.

28. В обзоре высказывается мысль о том, что средняя стоимость груза, перевозимого по территории ЕС тем или иным видом транспорта, как правило, низка по сравнению с пределами ответственности. Оказывается, что грузоотправители плохо осведомлены о множестве различных режимов ответственности перевозчика, которые можно было бы применять. В исследовании делается вывод о том, что в зоне ЕС страхование используется как перевозчиками, так и грузоотправителями. Проанализированные ответы также показывают, что только 20-30% требований по выплате страхового возмещения за груз покрывается страхованием перевозчика и что это может объясняться тем фактом, что многие страховые компании занимаются страхованием как перевозчика, так и груза и/или что административные расходы, связанные с обращением в судебные инстанции, слишком высоки и поэтому в финансовом отношении возбуждать иски невыгодно. В этом обзоре также отмечается, что размер потерь составляет менее 0,1%; что сухопутные перевозчики, по-видимому, имеют менее благоприятные показатели с точки зрения причинения ущерба по сравнению с воздушными и морскими перевозчиками и что это может быть обусловлено разными уровнями контейнеризации на разных видах транспорта. Кроме того, согласно результатам этого обследования, размер оспариваемых претензий, связанных с потерями и ущербом в зоне ЕС, представляется крайне незначительным. По оценкам, сделанным в ходе этого обследования, общие издержки на устранение разногласий²¹ в ходе существующих операций по интермодальным перевозкам в Европе составляют около 500-550 млн. евро в год.

²⁰ Об этом говорится в предисловии Франсуа Ламурё к исследованию ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика.

²¹ Определение издержек на устранение разногласий см. в сноске 15 выше.

C. СИСТЕМЫ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

I. Существующие системы для мультимодальных перевозок

29. Как упоминалось выше, в различных договорах, регулирующих мультимодальные перевозки, предусматриваются разные решения вопросов гражданской ответственности. В последующих пунктах представлен краткий обзор систем ответственности, предусмотренных в некоторых из этих договоров, и уделяется особое внимание только правилам регулирования гражданской ответственности ОМП/перевозчика.

30. В рамках сетевой системы все аспекты ответственности ОМП в случае установления места причинения ущерба подпадают под действие положений международной конвенции или национальных норм права, которые применялись бы к конкретному отрезку пути, где имели место утрата или повреждение. Существует несколько типов сетевых систем.

31. В случае локализованного ущерба в законодательстве Нидерландов²² предусматривается система, в которой не только ответственность перевозчика, но и взаимоотношения между перевозчиком и грузополучателем в целом определяются режимами, применяющимися к разным частям мультимодальной перевозки, независимо от того, являются ли применимые к одному виду транспорта нормативные положения обязательными или директивными.

32. Пример "минимально возможной" сетевой системы приводится в главе 4 проекта договора ЮНСИТРАЛ, в соответствии с которой проект договора перестает действовать только в том случае, когда конвенция, содержащая обязательные правовые нормы для внутренней перевозки, применяется к этапу внутренней перевозки в рамках договора морской перевозки и если очевидно, что данная потеря или повреждение произошли исключительно в ходе внутренней перевозки. В этом случае только положения, касающиеся непосредственно ответственности перевозчика (включая пределы ответственности и исковую давность) и в обязательном порядке применимые к внутренней перевозке, применяются непосредственно к договорным взаимоотношениям между перевозчиком, с одной стороны, и грузоотправителем или грузополучателем, с другой стороны. В КОТИФ/КДПГ применяется похожий подход.

²² Гражданский кодекс Нидерландов "Burgerlijk Wetboek", книга 8, раздел 2, глава 2, статьи 40-52. Содержащиеся в нем специальные положения о мультимодальных перевозках вступили в силу 1 апреля 1991 года.

33. В случае локализованного ущерба сетевая система предусматривается законодательством Германии²³. Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза и задержку в его доставке определяется нормами права, применимыми к отрезку пути, где произошел соответствующий инцидент. Все другие права и обязанности вовлеченных сторон регулируются общими положениями транспортного права.

34. Сетевая система не обеспечивает единообразного и четкого решения в международных мультимодальных перевозках грузов. Необходимо установить этап, на котором было причинено повреждение. Трудность этой задачи возрастает в случае контейнеризированных перевозок. Даже если можно определить отрезок пути, где был причинен ущерб грузу, то режимы, регулирующие перевозки одним видом транспорта, могут настолько различаться в зависимости от стран и соответствующих видов транспорта, что сложно заранее оценить все риски. Кроме того, что делать в том случае, если место причинения ущерба грузу установить невозможно или если ущерб причиняется на протяжении более чем одного отрезка пути?

35. В таких случаях в правовой системе Нидерландов предусматривается применение режима, наиболее благоприятного для грузоотправителя, если мультимодальному перевозчику не удастся добиться освобождения от ответственности и если допускается применение нескольких режимов. В рамках минимальной сетевой системы, предусмотренной проектом договора ЮНСИТРАЛ, этот договор имеет преимущественную силу на протяжении всей транзитной перевозки "от двери до двери". В случае нелокализованного ущерба грузу в законодательстве Германии оговаривается, что ответственность перевозчика регулируется нормами общего транспортного права.

36. Грузоотправители и экспедиторы широко используют типовые договорные соглашения, такие, как ФБЛ-1992 ФИАТА и "Multidoc-95" БИМКО, которые основаны на Правилах ЮНКТАД/МТП 1992 года. Согласно этим Правилам, как в случае локализованного, так и нелокализованного ущерба предполагается, что ОМТ виновен, если он не может доказать отсутствие вины или упущения с его стороны или со стороны его сотрудников, агентов или субподрядчиков. В связи с ограничением его ответственности в случае вмененного на его счет ущерба применяются пределы ответственности, установленные действующей в данной ситуации международной конвенцией или императивными нормами национального права, отличающимися от положений, предусмотренных этими Правилами. Согласно этому измененному сетевому принципу, основания ответственности аналогичны (предполагаемая вина или упущение), независимо

²³ Закон о реформе транспортного законодательства Германии "*Transportrechtsreformgesetz*" вступил в силу 1 июля 1998 года.

от того, установлено (или не установлено) место причинения ущерба, тогда как ограничение ответственности при локализованном ущербе базируется на сетевой системе.

37. Как упоминалось выше, в Конвенции СП сетевой принцип применяется для определения пределов ответственности в случае вмененного ущерба только в той степени, в какой пределы, установленные международной конвенцией или императивными нормами национального права, которые могли бы применяться к конкретному отрезку пути, выше пределов, предусмотренных в Конвенции СП. Согласно исследованию ЮНКТАД, "в законодательстве ряда стран в соответствии с подходом, используемым в Конвенции СП, применяется измененная сетевая система ответственности, основанная на предполагаемой вине или упущении"²⁴.

38. В заключение можно отметить, что основной характерной особенностью сетевых систем ответственности в мультимодальных перевозках является в случае локализованного ущерба тот факт, что данный режим в значительной степени зависит от вида транспорта и/или места в транспортной цепи, где был причинен ущерб. Это влечет за собой непредсказуемые последствия. Когда ущерб невозможно локализовать, возможны различные решения: единообразное решение (еще не вступившая в силу Конвенция СП); единообразное договорное решение, которое может быть отменено императивными положениями конвенций или национального права, применимыми к договору мультимодальной перевозки (Правила ЮНКТАД/МТП); распространение режима, регулирующего перевозки каким-либо одним видом транспорта, на всю перевозку (распространение режима морской перевозки в соответствии с проектом договора ЮНСИТРАЛ); применение общих положений транспортного права (на основе КДПГ) в Германии; решение, которое зависит от обстоятельств конкретного случая и отвечает интересам грузоотправителей/грузополучателей (законодательство Нидерландов), и т.д. На практике в ходе перевозки с использованием контейнерных технологий место причинения ущерба установить крайне сложно.

39. Единообразная система (в отличие от сетевых систем) могла бы предусматривать единообразные правила регулирования гражданской ответственности ОМП/перевозчика в мультимодальных перевозках как в случаях локализованного, так и нелокализованного ущерба. Такое единообразное решение могло бы основываться на наличии договора мультимодальной перевозки (если он будет признан в качестве договора *sui generis*) безотносительно к режимам, регулирующим перевозки одним видом транспорта, которые

²⁴ Исследование ЮНКТАД, пункт 247.

применялись бы к разным отрезкам пути при заключении отдельных договоров перевозки одним видом транспорта.

II. Согласование систем перевозок одним видом транспорта?

40. "Согласование" желательно даже в рамках существующих международных режимов, регулирующих гражданскую ответственность при перевозках одним видом транспорта. Поскольку условия в самой конвенции, регулирующей перевозки одним видом транспорта, определены нечетко, их толкования судами в разных странах различаются и даже "эволюционируют" в судах одной и той же страны²⁵. Разные толкования (которые могут отвечать интересам перевозчика или грузоотправителя/грузополучателя) в значительной степени влияют на распределение рисков и ответственности (режим гражданской ответственности, регулирующий перевозки одним видом транспорта) и стимулируют поиск каждой стороной наиболее выгодного для себя механизма урегулирования проблем.

41. Пересмотр конвенций, регулирующих перевозки одним видом транспорта (для согласования их режимов гражданской ответственности), теоретически возможен²⁶. Однако, как следует из выводов группы экспертов ЕЭК ООН, вероятность согласования существующих режимов ответственности, регулирующих перевозки одним видом транспорта, в течение разумного периода времени, представляется весьма незначительной. Что касается внутренних перевозок, то договаривающиеся стороны Конвенции КДПГ, по всей видимости, против внесения каких-либо радикальных изменений в ее положения, а недавно принятая КППГВ и КОТИФ/МГК существенно отличаются друг от друга и от других конвенций о перевозках одним видом транспорта.

D. БУДУЩАЯ РАБОТА В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

I. Общие соображения

42. Существует широкое понимание того, что нынешние правила (или их отсутствие), регулирующие мультимодальные перевозки не отвечают современным требованиям.

²⁵ Примером является толкование "злоумышленного поступка" в статье 29-1 КДПГ, запрещающей автодорожному перевозчику в случае представления доказательств ссылаться на положения главы IV, которая исключает или ограничивает его ответственность или которая переносит бремя доказательства на другую сторону.

²⁶ См. статью 49 КДПГ, статью 19 КОТИФ, статью 36 КППГВ, статью 32 Гамбургских правил, статью 16 Гаагских правил и статью X Гаагско-висбийских правил.

Режимы гражданской ответственности, регулирующие мультимодальные перевозки, созданы на основе документов о перевозках одним видом транспорта и предусматривают применение разных технологий, коммуникационных систем и механизмов перевозки грузов одним видом транспорта. Система распределения рисков и ответственности, с помощью которой пытаются решить современные проблемы мультимодальных перевозок, не отражает реальную ситуацию. Кроме того, существующие правила в области мультимодальных перевозок не транспарентны: многие факторы требуют разъяснения, прежде чем может быть найден ответ на простой вопрос: кто несет ответственность (и в какой степени) за задержку, потерю или повреждение грузов²⁷. Это нежелательно и сопряжено с большими расходами.

43. Все риски могут быть застрахованы; таким образом, и перевозчики, и грузоотправители/грузополучатели в конечном счете получают компенсацию за свою часть ответственности. Страховщики страхуют обе стороны. Однако если распределение рисков не сбалансировано и/или если обязанности распределены нечетко, то это отражается на страховых премиях, причем не только в договорах между перевозчиками и грузоотправителями/грузополучателями, но также между представителями разных видов транспорта.

44. При изучении альтернативных вариантов наиболее эффективного регулирования гражданской ответственности в мультимодальных перевозках, безусловно, будет рассматриваться вопрос о желательности и возможности принятия нового международного договора частного права. В этой связи необходимо будет провести детальное и всеобъемлющее исследование.

45. Общеизвестно, что "по прошествии двадцати лет Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов не вступила в силу и вряд ли вступит в силу в ближайшем будущем, хотя значительная часть ее положений использовалась при подготовке ряда национальных и региональных/субрегиональных нормативных документов"²⁸.

46. Альтернативой Конвенции могут явиться типовые правила, стандартные образцы, стандартные условия и другие документы "необязательного права", которые могут более широко и с большей готовностью признаваться, но которые в действительности не

²⁷ Исследование ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика, пункт 8.

²⁸ Исследование ЮНКТАД, пункт 253.

обеспечивают единообразия, поскольку преимущественную силу имеют международные конвенции, регулирующие перевозки одним видом транспорта, или национальные нормативные положения и правила.

II. Каково единообразное решение?

47. В ходе исследования вопроса о желательности и возможности нового международного договора частного права о мультимодальных перевозках, безусловно, необходимо будет определить также элементы нового договора. Вместе с тем на разных форумах уже обсуждались характерные особенности нового, пользующегося широким признанием документа, и предлагалось несколько вариантов. Некоторые из этих соображений резюмируются ниже.

48. В ходе слушаний ЕЭК ООН эксперты, представляющие главным образом автотранспортные и железнодорожные отрасли, операторов комбинированных перевозок, а также заказчиков и грузоотправителей, сделали вывод о том, что нужно продолжать работу по согласованию существующих режимов ответственности на разных видах транспорта и что требуется единый международный режим гражданской ответственности, регулирующий операции по мультимодальным перевозкам²⁹. Они подчеркнули настоятельную необходимость создания надежной, предсказуемой и затратоэффективной системы гражданской ответственности. По их мнению, если обязательный глобальный режим невозможен, то для поиска скорейшего решения следует принять региональный подход. Эксперты, представляющие главным образом интересы морского судоходства, экспедиционных и страховых компаний, не поддерживают предложения о подготовке нового обязательного правового режима, охватывающего вопросы гражданской ответственности в операциях по мультимодальным перевозкам. Однако в ходе подготовки проекта договора ЮНСИТРАЛ по транспортному праву представители морского транспорта выступили за создание режима, охватывающего мультимодальные перевозки (хотя и за счет расширения режима, регулирующего морские перевозки).

49. В связи с географической областью применения нового международного договора частного права утверждается, что определить условия регионального решения будет проще. Кроме того, в работе ЕЭК ООН участвуют два основных торговых блока (Европейский союз и Северная Америка). Если договоренности удастся достичь в рамках ЕЭК ООН, то она может послужить фундаментом для глобального решения на уровне

²⁹ Как упоминалось выше в пункте 41, по мнению группы экспертов, в ближайшем будущем согласование режимов гражданской ответственности в рамках разных конвенций в области внутреннего транспорта представляется невозможным.

ООН³⁰. С процедурной точки зрения в работе ЕЭК ООН могут участвовать все заинтересованные государства – члены Организации Объединенных Наций, и все государства - члены ООН, не являющиеся членами ЕЭК, могут присоединиться к конвенциям ЕЭК ООН.

50. Решение на основе более узкого регионального подхода могло бы состоять в том, чтобы сосредоточить усилия на разработке конвенции, применимой только к европейскому континенту. В исследовании ЕК по вопросу об экономических последствиях ответственности перевозчика в ходе интермодальных перевозок содержится рекомендация для ЕК добиваться постепенного улучшения ситуации, уделяя внимание на первоначальном этапе согласованию условий функционирования автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного видов транспорта, которые являются ключевыми видами транспорта для перевозок в рамках ЕС. В соответствии с этим исследованием рекомендуется, что прагматичнее было бы направить усилия на поиск регионального решения, охватывающего ЕС, присоединяющиеся к нему страны и соседние государства, т.е. на поиск более легкого решения, поскольку КДПГ, КОТИФ/МГК и КПГВ имеют аналогичную географическую сферу охвата. Достигнутое в таком случае единообразие было бы ограничено европейским континентом³¹.

51. Рабочая группа по комбинированным перевозкам (WP.24) просила секретариат ЕЭК ООН в качестве промежуточного шага изучить возможности согласования положений об ответственности, содержащихся в правовых документах, регулирующих европейские сухопутные перевозки, в частности автомобильные и железнодорожные перевозки (TRANS/WP.24/91, пункт 51).

52. Группа экспертов ЕЭК ООН также выразила мнение о том, что в соответствии с целью WP.24 было бы достаточно решить проблемы гражданской ответственности, связанные только с внутренним транспортом. Однако с учетом того, что каботажные

³⁰ В исследовании ЕК об интермодальных перевозках и ответственности перевозчика отмечается, что, хотя в принципе международная конвенция явилась бы оптимальным средством для обеспечения применения единой системы на международном уровне, межрегиональная конвенция, согласованная двумя важнейшими торговыми блоками (ЕС–США), может послужить примером для достижения широкого международного консенсуса, поскольку она может стать важным политическим стимулом (пункт 16).

³¹ Другая возможность, рассмотренная в исследовании ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика, заключается во введении на уровне ЕС единообразного режима посредством принятия вторичного нормативного акта ЕК (пункт 17).

перевозки регулируются системами ответственности морского судоходства, и для недопущения распространения разных международных правовых документов, посвященных проблемам гражданской ответственности на транспорте, эксперты сочли, что все виды транспорта, в том числе, возможно, и воздушный, должны быть охвачены одним и тем же международным режимом гражданской ответственности (TRANS/WP.24/1999/1, пункт 12).

53. В договоре, будь то глобальный или региональный, не следует упускать из виду тот факт, что конечная цель заключается в принятии глобального решения для мультимодальных перевозок, которое не ограничивалось бы определенным сочетанием видов транспорта и которое не исключало бы ни один из них (например, воздушный или морской транспорт).

54. Существует общее понимание того, что для успешного функционирования новая система гражданской ответственности для мультимодальных перевозок должна быть затратоэффективной, приемлемой для транспортной отрасли, единообразной и совместимой (т.е. охватывать вопрос о частичном совпадении и коллизиях) с существующими режимами для перевозок одним видом транспорта³². Для распределения обязанностей между перевозчиками и грузоотправителями можно рассмотреть вопрос об использовании следующих критериев:

- ♦ распределение ответственности должно способствовать достижению целей правительств в области государственной политики (например, содействовать применению подхода, ориентированного на потребителя, облегчению торговли, устойчивому и безопасному развитию транспорта, созданию равных условий для функционирования разных видов транспорта и т.д.);
- ♦ должны быть созданы потенциальные условия для скорейшего принятия и единообразного применения такого подхода в масштабах региона/во всемирном масштабе, особенно странами, на долю которых приходятся основные объемы международной торговли;
- ♦ принимаемое решение должно быть максимально ясным, простым и предсказуемым;

³² См. исследование ЕК по интермодальным перевозкам и гражданской ответственности, стр. 10 текста на английском языке. См. также исследование ОЭСР и рекомендации рабочего совещания.

- ♦ следует предусмотреть эффективное и экономичное распределение рисков;
- ♦ должно быть обеспечено сбалансированное распределение ответственности, в рамках которого признаются права и обязательства перевозчиков, и грузоотправителей;
- ♦ следует обеспечить охват операций, связанных с перевозками (перевалка и складирование);
- ♦ должны быть охвачены задержки в доставке груза (когда сроки доставки были и не были согласованы) и вытекающие из этого экономические потери;
- ♦ можно предусмотреть определенную свободу заключения контрактов в конкретных условиях и пределы ответственности, отличающиеся от пределов установленных данным режимом.

55. При изучении системы гражданской ответственности в рамках возможного нового договора следует учесть существующие режимы, регулирующие перевозки одним видом транспорта. Для облегчения принятия нового договора странами, которые уже присоединились к конвенциям о перевозках одним видом транспорта, в новой конвенции следует, вероятно, предусмотреть возможность согласования с режимами ответственности за груз, действующими на других видах транспорта. Как упоминалось выше, имеются значительные расхождения между ними в плане распределения рисков за утерю, физический и экономический ущерб, а также между условиями защиты интересов грузовладельцев и перевозчиков и применительно к степени ответственности перевозчика. Следовательно, при определении уровня согласования нового документа о мультимодальных перевозках и существующих документов, регулирующих перевозки одним видом транспорта, следует учитывать соответствующую важность и значимость последних (например, географический охват, поддержка со стороны крупнейших стран, на долю которых приходится наибольший объем мировой торговли, поддержка со стороны грузоотправителей и перевозчиков и т.д.)³³.

³³ См. в этой связи исследование Vestergaard Pedersen, "Modern Regulation of Unimodal and Multimodal Transport of Goods" in *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook (SIMPLY) 2000*, p. 52. Автор считает, что КДПГ, КОТИФ-МГК и варшавская система для автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок грузов, соответственно, имеют весьма обширную географическую сферу охвата, получили поддержку со стороны многих государств и считаются весьма успешно применяемыми единообразными правилами, регулирующими международные перевозки грузов, что тем самым обеспечивает высокую степень единообразия механизмов регулирования в их соответствующих областях перевозочной деятельности, даже если в целом они и требуют обновления.

56. Группа экспертов ЕЭК ООН предложила разработать независимый международный правовой документ, охватывающий все виды транспорта, перевалку (обработку) и временное хранение грузов и интермодальных транспортных единиц (ИТЕ), основные положения о гражданской ответственности которого можно было бы сформулировать по образцу положений КДПГ (TRANS/WP.24/1999/1, пункт 14). Поскольку, как представляется, КДПГ рассматривается транспортной отраслью в регионе ЕЭК в качестве критерия норм транспортного права, в частности в отношении соглашений об ответственности за груз, альтернативой может стать принятие протокола к КДПГ, предусматривающего расширение области применения КДПГ за счет охвата мультимодальных перевозок. Однако в этом случае можно было бы предусмотреть более гибкий подход к установлению пределов ответственности³⁴.

57. До тех пор пока не будет принята новая всеобъемлющая конвенция в области транспорта, в исследовании ЕК предлагается в качестве временного решения на уровне ЕС содействовать установлению договорного режима на основе КДПГ, который заменил бы собой применимые в противном случае нормы национального права в отношении ущерба, возникшего на любом этапе интермодальной перевозки³⁵. Однако представляется сомнительным, что подобное решение, используемое только на уровне ЕС и охватывающее лишь 15 или, возможно, 22 страны, будет принято в качестве долгосрочного решения этой проблемы.

³⁴ Статья 41 КДПГ предусматривает, что недействительным считается любое договорное изменение пределов ответственности перевозчика, включая повышение этих пределов, на основании которого перевозчику переуступаются права. Другие конвенции, регулирующие перевозки одним видом транспорта, разрешают сторонам договариваться о более высоких пределах ответственности.

³⁵ См. исследование ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика, пункт 17, стр. 11 текста на английском языке.

58. Для обеспечения максимально широкого признания новые правила мультимодальных перевозок могут быть необязательными и применяться по умолчанию (если только стороны не согласятся об ином)³⁶. Для максимального единообразия новые правила можно было бы применять по умолчанию к договорам мультимодальной перевозки (договорам для нескольких разных видов перевозок, выполняемых разными транспортными средствами, при условии использования определения, квалифицирующего такой договор в качестве договора *suī generis*), а также к генеральным договорам (которые не содержат четких положений об обязательном использовании конкретных видов и средств транспорта) и предусматривать возможности для выбора договоров, регулирующих одномодальные перевозки (с использованием одного вида транспорта)³⁷.

³⁶ См. также мнение проф. Д. Рамберга в докладе "*The future of International Unification of Transport Law*", помещенного также на вебсайте <http://www.forwarderlaw.com/feature/ramberg2.htm>. Автор ставит под сомнение вероятность установления нового обязательного режима, не предусматривающего возможности для сторон не ссылаться на него, и утверждает, что новая конвенция, применяемая по умолчанию, наподобие поправок к законодательству *Handelsgesetzbuch* в Германии, позволила бы договаривающимся сторонам согласовать практически более подходящую систему по сравнению с нынешними конвенциями, регулирующими перевозки одним видом транспорта. По его мнению, вполне вероятно, что из-за конкуренции перевозчики будут воздерживаться от выхода из этого режима, что само по себе может стать причиной нежелания ссылаться на необязательную конвенцию, поскольку это позволит более опытным конкурентам побеждать в конкурентной борьбе. В исследовании ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика также отмечается, что в случае принятия необязательной (но доминирующей) системы, применяемой "по умолчанию", перевозчик, не желающий брать на себя широкие обязательства, будет иметь возможность выйти из этого режима. Целесообразность соблюдения условий режима будет определяться в процессе принятия решений с учетом коммерческой выгоды. Однако затратоэффективный режим, обеспечивающий высокую степень защиты, будет особенно привлекательным для грузоотправителей/грузополучателей и таким образом - конкурентоспособным (см. пункт 24, стр. 12 текста на английском языке).

³⁷ См. также выводы исследования ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика, стр. 34 и последующие страницы текста на английском языке. В этом исследовании предлагается добровольная система ответственности, которая должна применяться - по умолчанию, если стороны решат не выходить из этой системы, - ко всем интермодальным (мультимодальным) перевозкам в пределах ЕС, в ЕС и из ЕС и которая должна также позволять договаривающимся сторонам любого договора перевозки (одним видом транспорта) принимать его положения (присоединяться) (и таким образом он заменил бы собой все применимые в противном случае нормы права).

59. Как утверждается, будущая конвенция о генеральных договорах перевозки и договорах мультимодальной перевозки с такой сферой охвата не будет противоречить существующим конвенциям о перевозках грузов одним видом транспорта³⁸.

60. Решения, предлагаемые некоторыми организациями, предусматривают такую необязательную международную конвенцию наподобие Конвенции ООН о международной купле-продаже товаров (1980 года), которая должна применяться по умолчанию³⁹. Для обеспечения предсказуемости такой режим, хотя и не являющийся обязательным, мог бы предусматривать, что его основные положения (например, положения о режиме гражданской ответственности) имеют преимущественную силу, т.е. имеют приоритет над любыми противоречащими ему договорными положениями⁴⁰. Для того чтобы быть приемлемыми для транспортной отрасли, некоторые из обязательных положений о гражданской ответственности (например, пределы

³⁸ См. также Per Vestergaard Pedersen, "Modern Regulation of Unimodal and Multimodal Transport of Goods" in *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook (SIMPLY) 2000*, pp. 39-42, 70 ff. Автор считает, что в целом конвенции о перевозках грузов одним видом транспорта применяются в качестве обязательных норм права только в отношении соответствующих *договоров перевозки одним видом транспорта*, а не к соответствующим *фактическим перевозкам одним видом транспорта*, выполняемым на основании других договоров перевозки одним видом транспорта, генеральных договоров или договоров мультимодальной перевозки.

³⁹ См. исследование ЮНКТАД, пункт 253.

⁴⁰ Исследование ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика, пункт 20.

ответственности) могли бы, тем не менее, быть изменены⁴¹ в конкретных, четко определенных условиях⁴².

61. Как упоминалось выше, в любом новом договоре крайне важно как можно полнее определить основные положения и условия, связанные с режимами гражданской ответственности, для того чтобы в максимально возможной степени избежать их разного толкования судами.

III. Будущая работа

62. Рабочая группа по транспортному праву ЮНСИТРАЛ имеет мандат для изучения желательности и возможности разрешения проблем, связанных с операциями по перевозкам "от двери до двери", или, если это необходимо, определенных аспектов этих операций. Комиссия решила, что такая работа должна вестись в тесном сотрудничестве с заинтересованными межправительственными организациями, занимающимися транспортным правом, например ЮНКТАД, ЕЭК ООН и т.д.⁴³.

63. Группа экспертов по смешанным перевозкам, созванная под эгидой ЮНКТАД⁴⁴, рекомендовала секретариату ЮНКТАД изучить возможность принятия (желательность, практическую осуществимость и приемлемость) нового международного документа о мультимодальных перевозках и при этом учесть мнения всех заинтересованных сторон.

⁴¹ В исследовании ЕК по интермодальным перевозкам и ответственности перевозчика (пункт 21) предлагается, чтобы новый режим предусматривал более высокие пределы ответственности по сравнению с установленными минимальными уровнями.

⁴² Закон о реформе транспортного законодательства Германии "Transportrechtsreformgesetz" относит договоры мультимодальной перевозки к нормам общего транспортного права и позволяет сторонам отходить от общего транспортного законодательства только в том случае, если соответствующие договорные условия оговорены отдельно, или в определенных случаях, когда используется особая техника печатания для выделения отдельных мест в тексте напечатанных мелким шрифтом общих условий. Специальная техника печатания должна использоваться для установления других размеров ответственности перевозчика по сравнению с предписанными суммами (8,33 СДР за килограмм веса брутто), если они не выходят за пределы, предусмотренные в самом законе (от 2 за 40 СДР). Размеры свыше этих пределов возможны только в том случае, если они оговорены особо.

⁴³ Документ ЮНСИТРАЛ А/CN.9/WG.III/WP.21, para. 23, p. 8.

⁴⁴ Женева, 26-27 ноября 2001 года.

64. В резолюции по вопросам интермодальности и интермодальным грузовым перевозкам⁴⁵ Европейский парламент обратился к Европейской комиссии с призывом уделить особое внимание разработке правил об ответственности в ходе интермодальных перевозок "от двери до двери" и подготовке соответствующего транспортного документа.

65. В качестве первого шага в этом направлении все заинтересованные межправительственные организации (по крайней мере все организации системы ООН) могли бы определить общий подход к решению этого вопроса, выработать общую программу работы, проконсультироваться по дальнейшим шагам, которые необходимо предпринять, и уточнить свои соответствующие функции и вклад. Вероятно, для рассмотрения данного вопроса можно было бы создать небольшую группу экспертов, представляющую все организации. В целях облегчения этого процесса можно было бы провести исследование по вопросу о желательности и возможности разработки нового международного договора частного права в области мультимодальных перевозок.

66. Следующим шагом могла бы явиться организация глобального "слушания" с широким участием представителей государственного и частного секторов, связанных с мультимодальными перевозками, как это уже предлагалось ЕЭК ООН.

⁴⁵ Официальный бюллетень Европейского сообщества, С 262/241, 18 января 2001 года, пункт 31.