

II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

A. Доклад Рабочей группы по международной договорной практике
о работе ее одиннадцатой сессии
(Нью-Йорк, 18-29 января 1988 года) (A/CN.9/298) [Подлинный текст на английском языке]

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
ВВЕДЕНИЕ	1-9
ПРЕНИЯ И РЕШЕНИЯ	10-118
I. МЕТОД РАБОТЫ	10-11
II. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА A/CN.9/WG.11/WR.60	12-83
III. ФОРМА ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ	84-86
IV. РАССМОТРЕНИЕ НАЗВАНИЯ И СТАТЕЙ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППОЙ	87-116
V. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	117-118

Приложения

- I. ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ
 ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ РАБОЧЕЙ
 ГРУППОЙ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОГОВОРНОЙ ПРАКТИКЕ
- II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОНВЕНЦИИ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ УПОМЯНУТЫ
 В СТАТЬЕ 17(1)(b) ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ
 ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей шестнадцатой сессии в 1983 году Комиссия постановила включить тему, касающуюся ответственности операторов транспортных терминалов, в свою программу работы, просить Международный институт унификации частного права (МИУЧП) представить свой предварительный проект конвенции по этой теме на рассмотрение Комиссии и поручить работу по подготовке единообразных норм по этой теме Рабочей группе (A/38/17, пункт 115) 1/.
2. Во исполнение этой просьбы МИУЧП представил Комиссии подготовленный им предварительный проект конвенции. На своей семнадцатой сессии Комиссия поручила Рабочей группе по международной договорной практике задачу по разработке единообразных правовых норм по ответственности операторов транспортных терминалов (A/39/17, пункт 113). Она далее постановила, что согласно своему мандату Рабочая группа будет основывать свою работу на предварительном проекте конвенции МИУЧП и пояснительном докладе к нему, подготовленном секретариатом МИУЧП, а также на проведенном секретариатом ЮНСИТРАЛ исследовании основных вопросов, возникающих в связи с предварительным проектом конвенции МИУЧП, которое находилось на рассмотрении Комиссии на ее семнадцатой сессии (A/CN.9/252), и обсудит также вопросы, не рассматриваемые в предварительном проекте конвенции МИУЧП, и любые другие вопросы, которые она сочтет необходимыми в этой связи.
3. Рабочая группа начала свою деятельность по этой теме на своей восьмой сессии со всеобъемлющего рассмотрения вопросов, возникающих в связи с ответственностью операторов транспортных терминалов (A/CN.9/260). На этом этапе она решила определить форму единообразных правил после установления их существа и содержания. На своей девятой сессии Рабочая группа провела первоначальное обсуждение всех проектов статей единообразных правовых норм об ответственности операторов транспортных терминалов, которые были подготовлены секретариатом (A/CN.9/WG.II/WR.56). Она подготовила также тексты проектов статей 1, 2, 3 и 4 с сопроводительными записками, призванные стать основой дальнейших консультаций между делегациями и ее будущей работы (A/CN.9/275). На своей десятой сессии Рабочая группа рассмотрела проекты статей 1-3 единообразных правовых норм, а также пересмотренные проекты статей 5-15 и новые проекты статей 16 и 17, подготовленные секретариатом (A/CN.9/WG.II/WR.58), и подготовила тексты некоторых из этих проектов статей (A/CN.9/287).
4. Рабочая группа, в состав которой входят все государства - члены Комиссии, провела свою одиннадцатую сессию в Нью-Йорке 18-29 января 1988 года. В работе сессии участвовали представители следующих государств - членов Рабочей группы:

Австралии, Австрии, Аргентины, Бразилии, Германской Демократической Республики, Египта, Индии, Испании, Италии, Китая, Кубы, Лесото, Ливийской Арабской Джамахирии, Нигерии, Нидерландов, Мексики, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции, Чехословакии, Швеции, Югославии и Японии.
5. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих государств:

Бангладеш, Венесуэлы, Германии, Федеративной Республики, Демократического Йемена, Канады, Корейской Народно-Демократической Республики, Корейской Республики, Перу, Польши, Румынии, Святейшего Престола, Судана, Таиланда, Того, Уганды, Швейцарии и Эквадора.
6. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих международных организаций:

а) специализированного учреждения Организации Объединенных Наций

Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию;

b) межправительственных организаций

Центральной комиссии по навигации на Рейне, Международного института унификации частного права (МИУЧП), Центрального бюро по международным железнодорожным перевозкам;

c) международных неправительственных организаций

Международного морского комитета, Института фирм, сдающих в аренду контейнеры для международных перевозок, Международной ассоциации по координации грузовых операций, Международной торговой палаты.

7. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Микаэл Джоахим БОНЕЛЛИ (Италия)

Докладчик: г-н Кучибхотла ВЕНКАТАРАМИЯХ (Индия).

8. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

a) Предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.II/WR.59);

b) Ответственность операторов транспортных терминалов: текст проекта единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов, пересмотренный с учетом дискуссий и решений десятой сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.II/WR.60).

9. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц

2. Утверждение повестки дня

3. Разработка единообразных правовых норм об ответственности операторов транспортных терминалов

4. Прочие вопросы

5. Утверждение доклада.

ПРЕНИЯ И РЕШЕНИЯ

I. МЕТОД РАБОТЫ

10. Рабочая группа провела обзор всех статей проекта единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов на основе документа A/CN.9/WG.II/WP.60. В главе II настоящего доклада содержатся результаты обсуждения и решения Рабочей группы в контексте упомянутого обзора. Рабочая группа постановила рекомендовать принятие проекта единообразных норм в виде конвенции.

11. Завершив проведение обзора проекта единообразных норм, Рабочая группа создала редакционную группу, которой она передала проект единообразных норм. Редакционной группе было предложено включить в проект единообразных норм решения, принятые Рабочей группой, и рассмотреть проект единообразных норм с точки зрения обеспечения лингвистической последовательности вариантов на каждом языке и соответствия между вариантами на различных языках. После того как в проект единообразных норм были внесены изменения, он был представлен редакционной группой на рассмотрение Рабочей группе (см. гл. IV ниже). После рассмотрения Рабочая группа утвердила проект единообразных норм в том виде, в каком он изложен в Приложении I к настоящему докладу.

II. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ НА ОСНОВЕ ДОКУМЕНТА A/CN.9/WG.II/WP.60

Статья 1

Пункт 1

12. Рабочая группа обсудила заключенные в квадратные скобки слова "являющийся объектом международной перевозки". Согласно одной точке зрения, в этих словах нет необходимости, поскольку требование о том, что груз должен являться объектом международной перевозки, содержится также в статье 2(1)(b). Однако большинство высказалось за сохранение этих слов и снятие скобок, поскольку целесообразно подчеркнуть, что данные нормы применяются только в отношении груза, являющегося объектом международной перевозки.

13. Было высказано предложение о том, чтобы как-то отразить в заголовке единообразных норм, что их применение ограничивается операциями с грузом, являющимся объектом международной перевозки; это предложение было передано редакционной группе. Редакционной группе было также передано предложение заменить слова "с целью предоставления или обеспечения транспортных услуг" словами "с целью выполнения или обеспечения выполнения транспортных услуг" для достижения большей согласованности с другими положениями единообразных норм.

14. Было решено исключить подпункт (а) по следующим причинам. Сохранение этого подпункта исключало бы из сферы применения единообразных норм значительную часть операций, осуществляемых операторами, в особенности операции, осуществляемые на контейнерных терминалах, что, таким образом, представляло бы большой пробел в охвате данных норм. Кроме того, разграничение между временным помещением груза на площадку во время прямой передачи, что, согласно этому подпункту, не будет охватываться единообразными нормами, и хранением груза, что ими будет охватываться, носит нечеткий характер и его трудно было бы провести. Было отмечено, что если этот пункт исключить, то данные единообразные нормы будут распространяться на портовых грузчиков; хотя они и предпочли бы, чтобы на них распространялся режим ответственности, применимый к перевозчикам, им не всегда удается этого достичь, и они должны иметь возможность получить сопоставимую защиту согласно единообразным нормам. Отмечалось также, что хранение груза больше не является центральной функцией оператора терминала; основной же его обязанностью, отраженной в пункте 1, является принятие груза с целью выполнения транспортных услуг.

15. Выступавшие за сохранение этого предложения отметили, что единообразные нормы должны применяться только тогда, когда хранение груза осуществляется оператором.

16. Был поднят вопрос о том, будут ли применяться единообразные нормы, когда оператор принимает груз для длительного хранения, и конечное назначение этого груза ему неизвестно. Было выражено мнение, что статья 1(3) будет содействовать решению этого вопроса.

Пункт 2

17. Было отмечено, что определение "груза" не должно включать средства транспортировки или упаковки, принадлежащие лицам, помимо грузоотправителя или лица, которое обязало оператора; в противном случае на такие средства распространялось бы действие обеспечительных прав оператора в отношении грузов согласно статье 10, а это противоречило бы правам их владельцев и положениям международных конвенций или национальных законов, регулирующих обеспечительные права в отношении таких средств. Было решено, что этот вопрос должен рассматриваться в контексте статьи 10.

18. Было выражено мнение, что на используемые для транспортировки груза средства, например баржи, железнодорожные вагоны, прицепы и шасси, не должен распространяться режим ответственности, предусмотренной в единообразных нормах, и поэтому их не следует включать в определение "груза". Отмечалось, что во многих случаях эти средства имеют свой собственный правовой режим согласно международным конвенциям или национальным законам. Как было заявлено, не имелось в виду распространить режим ответственности согласно единообразным нормам об ответственности операторов транспортных терминалов на утрату или повреждение таких средств, и это неуместно делать. Например, поскольку стоимость этих средств зачастую намного превышает стоимость груза, перевозимого ими, предусмотренные в единообразных нормах пределы ответственности в отношении утраты или повреждения груза во многих случаях будут неадекватными для компенсации утраты или повреждения транспортного средства. В этой связи Рабочая группа решила руководствоваться подходом, использованным в статье 1(5) Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбург) (далее именуемая "Гамбургские правила") 2/, а именно включить в определение "груза" средства, используемые для объединения или упаковки груза, а не средства, предназначенные исключительно для его перевозки. Вместе с тем было отмечено, что различие между двумя видами средств становится все менее четким в результате прогресса в области грузовых перевозок и разработки новой технологии. В соответствии со своим решением Рабочая группа приняла следующее определение "груза":

"Груз включает контейнер, поддон или аналогичное приспособление для упаковки или транспортировки в тех случаях, когда груз объединен или упакован в них, и приспособление для упаковки и транспортировки не поставляется оператором".

Пункт 3

19. По мнению делегаций, пункт 3 является приемлемым. Было выражено мнение, что этот пункт следует толковать таким образом, что в случае перевозки, состоящей из нескольких отрезков, термин "международная перевозка" охватывает только отрезки, применительно к которым места отправления и назначения расположены в двух разных государствах. Однако Рабочая группа не приняла эту точку зрения.

Пункт 4

20. По мнению делегаций, пункт 4 является приемлемым. Было условлено, что термин "транспортные услуги" охватывает услуги, связанные с передвижением груза, а не, например, финансовые услуги в отношении груза.

Пункт 5. Форма уведомлений и запросов в соответствии с единообразными нормами

21. Рабочая группа провела обсуждение по вопросу о форме уведомлений и запросов в рамках единообразных норм. В центре обсуждения находились проекты статей 1(5) и 11(1). Однако понималось, что обсуждение также касается ссылок на уведомления и запросы, упоминающиеся в проектах статей 5(3), 5(4), 10(3), 11(2), 11(5), 12(2), 12(4) и 12(5).

22. Согласно одной из точек зрения, единообразные нормы должны содержать в статье 1(5) или какой-либо отдельной статье общее требование, касающееся формы всех уведомлений и запросов в соответствии с нормами. Была высказана поддержка в отношении предложения об изменении статьи 1(5) следующим образом:

"Уведомление" означает письменное или устное сообщение, направляемое в соответствии с настоящим [настоящей] [Законом] [Конвенцией], которое незамедлительно поступает на хранение в такой форме или таким образом, которые позволяют находить запись о характере содержащейся в нем информации".

23. В этом предложении также предлагалось изъять последнее предложение статьи 11(1). Было разъяснено, что, согласно этому предложению, все уведомления в соответствии с единообразными нормами могут представляться устно, если уведомитель сохраняет соответствующую запись о данном уведомлении, которую можно по необходимости поднять в связи с какой-либо претензией, предъявляемой в соответствии с единообразными нормами.

24. В противовес этому предложению было заявлено, что в единообразных нормах следует предусмотреть возможность устных уведомлений без каких-либо формальностей. Согласно этой точке зрения, за каждой стороной следует сохранить право определять надлежащую форму уведомления в соответствии с добросовестной коммерческой практикой и для защиты своих интересов. Было отмечено, что получатель устного уведомления может защищать свои интересы путем направления письменного подтверждения получения уведомления. Отмечалось, что вопрос о достаточности доказательства того, что было дано устное уведомление, должен решаться судом или арбитражем, занимающимся разрешением спора, к которому данное уведомление имеет отношение. Указывалось, что согласно этому предложению, даже в том случае, если не возникает спора о том, имелось ли устное уведомление, уведомление будет недействительным, если следов о нем не сохранилось. Было также отмечено, что ссылка в данном предложении лишь на "устное или письменное сообщение" лишает действительности уведомление, если оно было направлено через систему компьютер-компьютер.

25. Согласно другой точке зрения, единообразные нормы не должны содержать общего требования в отношении формы всех уведомлений и запросов в соответствии с нормами; скорее, вопрос о форме следует рассматривать в связи с каждым конкретным уведомлением и запросом в соответствии с нормами. Поэтому было предложено изъять статью 1(5). Другое предложение сводилось к тому, чтобы изъять как статью 1(5), так и последнее предложение статьи 11(1) и оставить вопрос о форме того или иного уведомления или запроса на усмотрение применимого национального права. В этой связи высказывалось еще одно мнение, согласно которому уведомление, предусмотренное в статье 11(1), должно делаться в письменной форме.

26. В ходе обсуждений было высказано мнение о том, что статью 1(5) следует сохранить в ее нынешнем виде, поскольку она приемлемым образом объединяет различную практику и национальные правовые нормы, касающиеся формы уведомлений, и что вопрос о том, следует ли, в качестве исключения из этого общего положения, предусматривать возможность направлений определенных видов уведомлений или запросов в устной форме, должен быть разрешен отдельно. Рабочая группа согласилась с этим мнением. В этой связи была высказана поддержка в отношении того, чтобы предусмотреть устное уведомление об очевидной утрате или повреждении в соответствии со статьей 11(1). Однако преобладающим оказалось мнение о том, что такое уведомление должно регулироваться общим положением об уведомлениях, содержащимся в статье 1(5), поскольку такое уведомление является важным, и

установление требования о том, что оно должно направляться в форме, обеспечивающей его сохранение, снимало бы возможные проблемы, возникающие при оспаривании факта уведомления или в случае сомнения в отношении его содержания.

Статья 2

Пункт 1

27. Были высказаны возражения относительно нынешней формулировки пункта 1(а) на том основании, что он отходит от общих принципов коллизионного права. В соответствии с этими принципами единообразные нормы могут применяться, если они являются частью права местонахождения товаров; они также предоставляются сторонам самостоятельность в согласовании того, какие нормы должны применяться в их отношениях. Кроме того, было отмечено, что существуют такие транспортные терминалы, которые пересекают границы двух или более государств, и что некоторые из этих государств могут применять данные нормы, а другие - нет. В таких случаях ни место, где оказываются транспортные услуги, ни место, где находятся товары, не является подходящим критерием для применения единообразных норм, поскольку оператор может воздействовать на применение норм путем оказания транспортных услуг или направления товаров в ту часть терминала, которая находится в государстве, где правовое положение этого оператора является более благоприятным.

28. Рабочая группа постановила, что Конвенция должна применяться тогда, когда транспортные услуги оказываются оператором, коммерческое предприятие которого находится на территории одного из договаривающихся государств, или когда нормы международного частного права обуславливают применение права какого-либо из договаривающихся государств. Рабочая группа также решила сохранить требование, содержащееся в настоящее время в пункте 1(b). Перед редакционной группой была поставлена задача сформулировать положение о реализации этих решений и рассмотреть вопрос о включении положения, касающегося такого случая, когда оператор имеет более одного местонахождения его коммерческого предприятия, например, положения, аналогичного статье 10 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров (Вена, 1980 год) 3/ (ниже именуемой "Конвенция Организации Объединенных Наций о купле-продаже").

29. Как было отмечено, пункт 1(а) не предусматривает, что транспортные услуги должны выполняться на территории транспортного терминала; в этой связи возникает вопрос о том, будут ли единообразные нормы применимы к тем случаям, когда транспортные услуги выполняются на территории соответствующего государства, но вне территории терминала. Кроме того, в единообразных нормах не содержится определения транспортного терминала.

Пункт 2

30. Было решено исключить из текста пункт 2 по нижеследующим причинам. Он содержит норму, предусматривающую представление доказательств, что в единообразных нормах неуместно. Данная норма носит слишком субъективный характер, что влечет за собой ее несоответствие положениям пункта 3 статьи 1 и затрудняет ее применение судебными органами. Хотя оператору важно знать, является ли тот или иной груз объектом международной перевозки и, соответственно, подпадает ли он под действие единообразных норм, положения пункта 3 статьи 1 обеспечили бы оператору, не знавшему этого, достаточную защиту. Этот пункт подразумевает, что при приемке груза оператором ему должно быть предоставлено обоснованное указание на то, что данный груз является объектом международной перевозки, и позволяет ему заявить о неприменимости норм в том случае, если такое указание ему предоставлено не было.

31. В пользу сохранения в тексте пункта 2 был высказан довод о том, что этот пункт необходим для защиты операторов, которые не знали о том, что тот или иной груз является объектом международной перевозки; было отмечено, однако, что это положение должно фигурировать в тексте в качестве отдельной нормы, обеспечивающей защиту оператора, а не

включаться в статью, касающуюся сферы применения норм. Кроме того, было высказано мнение, согласно которому это положение обеспечило бы защиту оператора, который принял и доставил груз на внутреннем отрезке сегментированной международной перевозки, в особенности учитывая в случае с сегментированными перевозками неясность вопроса о конечных пунктах отправления и назначения груза, позволяющих определить, является ли тот или иной груз объектом международной перевозки в соответствии с положениями пункта 3 статьи 1. Было отмечено, однако, что положения пункта 2 статьи 2 не облегчают решение этого вопроса.

Статья 3

32. Было предложено заменить слова "его вручения" словами "предоставления его в распоряжение" для обеспечения соответствия текста формулировке, использованной в статье 4(2)(b)(ii) Гамбургских правил. Однако это предложение не было принято, и текст статьи 3 был сохранен в своем настоящем виде.

Статья 4

33. Из альтернативных формулировок первого предложения пункта 1 Рабочая группа предпочла альтернативу 5. Эта альтернатива обязует оператора выдавать документ по просьбе заказчика и ясно указывает на то, что оператор может сделать это и при отсутствии такой просьбы. Редакционной группе была направлена просьба пересмотреть формулировку этой альтернативы.

34. Было высказано мнение о том, что могут возникнуть трудности при толковании формулировки "без неоправданного промедления", и предложено, чтобы вместо нее была использована более объективная формулировка, например, "в общепринятые сроки". Однако было принято решение сохранить формулировку "без неоправданного промедления". Это было сделано при том понимании, что для решения вопроса о том, было ли промедление "оправданным", уместно будет рассмотреть общепринятый порядок, характерный для соответствующего типа терминалов.

Пункт 1(a) и (b)

35. Рабочая группа пришла к заключению, что оператору должны быть предоставлены широкие возможности выбора формы удостоверения получения им груза. Рабочая группа сочла, что текст подпунктов (a) и (b) обеспечивает такую гибкость, поскольку в соответствии с этими подпунктами оператор имеет возможность удостоверять получение груза путем выдачи документа, подписания документа, представленного заказчиком, или путем внесения соответствующих отметок в документ, подготовленный или выданный третьей стороной, например перевозчиком. Было выражено понимание, что оператор может выполнить требование, касающееся документации, содержащееся в пункте 1 настоящего текста, предоставив заказчику документ, выданный третьей стороной, такой как перевозчик, подписанный от имени оператора этой третьей стороной.

36. Было предложено предоставить оператору ясно выраженное право вносить в подписываемый или выдаваемый им документ оговорку в том случае, если он не располагает разумными средствами проверки груза или имеет основания для сомнений относительно состояния и количества груза. Этот момент был отмечен как имеющий особое значение в тех случаях, когда оператор должен подписать документ, представленный заказчиком, или сделать отметку на документе, представленном или выданном третьей стороной. Подразумевалось, что в соответствии с нынешней формулировкой подпункта (a) оператор может вносить такую оговорку; таким образом, необходимости в дополнительных положениях по данному вопросу нет. Было также достигнуто понимание относительно того, что выражение "разумные средства проверки" в подпункте (b) не подразумевает требования к оператору открывать опломбированный контейнер. В соответствии с этим Рабочая группа признала текст подпунктов (a) и (b) приемлемым, однако просила редакционную группу вновь рассмотреть эти подпункты, с тем чтобы обеспечить их соответствие требованиям электронной обработки данных.

Пункт 2

37. Пункт 2 был сочтен приемлемым.

Пункт 3

38. Пункт 3 был сочтен приемлемым. Было отмечено, что в этом пункте не указаны требуемые сроки хранения информации, содержащейся в выдаваемом оператором документе.

Пункт 4

39. Рабочая группа решила исключить первое предложение пункта 4 как излишнее. Второе предложение пункта 4 было сочтено приемлемым. Было выражено понимание, что в том случае, если оператор не подпишет документ, как это требуется, будет применяться пункт 2 статьи 4.

Пункт 5

40. Высказывалось мнение, что пункт 5 может оказаться более полезным, если его изменить, четко указав, что отсутствие в документе информации, требуемой в соответствии с пунктом 1, не влияет на факт наличия договора между оператором и заказчиком или на его действительность. Было отмечено, что сопоставимое положение имеется в Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 год). В противоположность этому мнению было отмечено, что документ, требуемый в соответствии с Варшавской конвенцией, играет более важную роль в системе содержащихся в этой Конвенции положений об ответственности, нежели документ, предусмотренный настоящими единообразными нормами. Поэтому такое положение было сочтено излишним. По этой причине предложение принято не было и пункт 5 был исключен.

Статья 5

Пункты 1 и 2

41. Пункты 1 и 2 были сочтены приемлемыми.

Пункты 3 и 4

42. Было высказано мнение о том, что лицу, уполномоченному принять груз, должно быть предоставлено право предъявлять требование в соответствии с пунктами 3 или 4 о передаче груза в любой форме, которую он считает приемлемой и достаточной для защиты его интересов, в том числе в устной форме. Согласно другому мнению, необходимо, чтобы это требование представлялось в такой форме, которая обеспечивала бы возможность сохранения и документального восстановления этого требования. В соответствии с проведенными ею обсуждениями и решением, касающимися формы уведомлений и запросов в соответствии с единообразными нормами (см. пункты 21-26 выше), Рабочая группа решила сохранить пункты 3 и 4 в их нынешней формулировке.

43. Рабочая группа решила, что период времени, о котором говорится в пункте 4, должен составлять 30 дней.

Статья 6

Пункт 1

44. Подход, изложенный в пункте 1, был сочтен приемлемым. Было выражено мнение о том, что предельные суммы, указанные в квадратных скобках, являются слишком низкими; однако согласно другому мнению, они являются достаточными. Рабочая группа решила сохранить

квадратные скобки в отношении этих сумм, с тем чтобы форум, который будет принимать эти нормы в виде конвенции или типового закона, смог подвергнуть их дальнейшему рассмотрению.

45. Было высказано мнение о том, что, если эти единообразные нормы будут приняты в виде конвенции, следует предусмотреть оговорку, посредством которой договаривающееся государство могло бы применять более высокие предельные суммы в отношении воздушных терминалов. Согласно еще одному мнению, следует предусмотреть оговорку, посредством которой договаривающееся государство могло бы применять положения конвенции лишь к морским терминалам. Рабочая группа вернулась к вопросу об оговорках после того, как она решила вопрос относительно формы, в которой должны быть приняты единообразные нормы (см. пункт 96 ниже).

Ограничение в зависимости от количества мест или единиц отгрузки

46. Было внесено предложение о том, чтобы вновь ввести альтернативный предел ответственности в зависимости от количества мест или единиц отгрузки, который был упразднен Рабочей группой на ее десятой сессии. В поддержку этого предложения было заявлено, что, в частности в отношении грузов повышенной стоимости, которые зачастую перевозятся в контейнерах, пределы в зависимости от веса во многих случаях были бы значительно ниже фактической стоимости грузов. Упомянулось также о соответствующих положениях Гамбургских правил и Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (ниже именуемой "Конвенцией о смешанных перевозках") 4/. Однако было отмечено, что применение пределов ответственности в зависимости от количества мест или единиц отгрузки на практике вызвало некоторые проблемы. Было также отмечено, что введение упомянутых пределов потребовало бы дополнительных положений в отношении документа, выдаваемого оператором. Рабочая группа решила не вносить изменений в свое предыдущее решение об изъятии пределов в зависимости от количества мест или единиц отгрузки, однако рекомендовала правительствам, когда единообразные нормы будут распространены среди них для представления замечаний, рассмотреть вопрос о том, следует ли вновь вводить такие пределы.

Пункт 2

47. Пункт 2 был сочтен приемлемым. Было отмечено, что в ситуации, когда оператор оказывает свои услуги безвозмездно, как, например, в случае государственного хранилища, в котором входящий или исходящий груз должен быть депонирован согласно закону, вряд ли окажется возможным определить предел ответственности на основании пункта 2. Однако было подчеркнуто, что такие случаи, весьма редкие, могут разрешаться судами через посредство соответствующего толкования.

Пункты 3 и 4

48. Пункты 3 и 4 были признаны приемлемыми.

Статья 7

Пункты 1 и 3

49. Пункты 1 и 3 были признаны приемлемыми.

Пункт 2

50. Редакционной группе было предложено пересмотреть формулировку "если он докажет, что действовал в порядке обеспечения услуг, для выполнения которых он был нанят оператором", с тем чтобы избежать неправильного истолкования в том смысле, что ответственное лицо не смогло бы воспользоваться средствами правовой защиты и пределами ответственности в случае незначительных отклонений в осуществлении своих обязанностей, которых требует от него оператор.

Статья 8

Пункт 1

51. Противоречивые мнения были высказаны в отношении обстоятельств, при которых оператор утрачивает право пользоваться пределами ответственности согласно настоящим единообразным нормам. В одном из мнений подчеркивалось, что оператор должен утрачивать это право лишь в случае его собственного преднамеренного или неосторожного поведения, а не в случае такого поведения со стороны его служащих или других лиц, нанятых им. Поэтому было предложено, чтобы слова "или его служащих" были изъяты из пункта 1. В поддержку этого мнения были выдвинуты следующие доводы. Сравнительно устойчивые пределы ответственности позволяют страховщикам более точно определить свои риски, что приводит к меньшим расходам по страхованию, чем при условиях, когда эти пределы подвергались бы более легким изменениям. Было бы гораздо эффективнее с экономической точки зрения в отношении риска утраты или повреждения сверх пределов ответственности, если бы риск утраты или повреждения страховался заказчиком, а не оператором. Поскольку значительная часть утрат или повреждения товаров происходит в результате преднамеренных или неосторожных действий служащих или других лиц, нанимаемых оператором, возможность изменения этих пределов в случае таких действий значительно расширила бы уязвимость оператора в отношении неограниченных пределов ответственности, и это привело бы к тому, что единообразные нормы потеряли бы свою привлекательность. Указывалось также, что оператор должен лишаться права на пределы ответственности только в случае его собственных преднамеренных или небрежных действий, т.е. действий его служащих, которые были санкционированы или входили в круг их служебных обязанностей. Если существует возможность ущерба, превышающего указанные пределы, то страхование от других рисков должен обеспечивать грузоотправитель или собственник груза. Было также отмечено, что на основании статьи 8(1) Гамбургских правил перевозчик утрачивает право воспользоваться пределами ответственности лишь в случаях его собственных преднамеренных или неосторожных действий.

52. Вторая точка зрения заключалась в том, что оператор должен утрачивать право воспользоваться пределами ответственности не только в случае его собственных преднамеренных или неосторожных действий, но также и в случае таких действий, совершаемых его служащими или другими лицами, нанятыми им. В поддержку этого мнения были выдвинуты следующие доводы. Согласно статье 8(2), ответственность служащих или других лиц, нанятых оператором, за утрату, повреждение или задержку, вызванные их преднамеренными или неосторожными действиями, является неограниченной; однако эти лица зачастую не обладают финансовыми ресурсами или страховкой для покрытия этой ответственности, и поэтому оператор должен нести полную ответственность за утрату, повреждение или задержку. Пределы ответственности, содержащейся в статье 6, являются низкими; таким образом, возможность заявителя требования получать возмещение убытков сверх этих пределов должна быть расширена. Подход, использованный в Гамбургских правилах, не должен быть принят в единообразных нормах, поскольку подход, принятый в Гамбургских правилах, являлся частью компромиссного пакета, касающегося главным образом изъятия освобождения перевозчика от ответственности за навигационные ошибки. Положение, на основании которого оператор утратил бы право пользоваться пределами ответственности лишь в случае его собственных преднамеренных или неосторожных действий, вряд ли оказало бы значительный эффект, поскольку оператор является обычно юридическим лицом, которое может функционировать лишь через посредство своего полномочного персонала.

53. Поскольку ни один из вышеизложенных взглядов не завоевал признания, Рабочая группа сохранила компромиссный подход, изложенный в настоящем пункте 1, согласно которому оператор не имеет права пользоваться пределами ответственности в случае его собственных преднамеренных и неосторожных действий, а также действий его служащих, а не в случае таких действий, совершаемых другими лицами, нанятыми им. Сохраняя данный подход, Рабочая группа подчеркнула, что было бы желательно, если бы правительства при анализе пункта 1 подвергли рассмотрению самый существенный вопрос о том, до какой степени пределы ответственности оператора должны оставаться неизменными.

54. Для сохранения соответствия с текстом пункта 2 Рабочая группа согласилась заменить слова "или его служащих" в пункте 1 словами "или его служащих, или агентов". При этом понималось, что слова "служащие или агенты" касаются служащих оператора и не охватывают нанятых им независимых подрядчиков.

55. Было предложено в конце пункта 1 добавить следующее:

"при условии, что в случае такого действия или упущения служащего или агента также доказано, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей".

56. В поддержку этого добавления было подчеркнуто, что было бы несправедливо лишать оператора права пользоваться пределами ответственности, если преднамеренные или неосторожные действия его служащих или агентов были совершены за пределами их служебных обязанностей. Указанное добавление соответствует подходу, использованному в Протоколе, содержащем поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (Гаага, 1955 год).

57. В противовес этому было подчеркнуто, что данное добавление не является необходимым, поскольку все ссылки в единообразных нормах на действия служащих или агентов оператора, недвусмысленно предполагают, что эти действия совершаются в пределах служебных обязанностей упомянутых служащих или агентов. Однако в ином мнении утверждалось, что это не подразумевается в отношении всех ссылок на действия служащих или агентов оператора и что поэтому необходимо в пункте 1 предусмотреть в этом отношении четкое положение. В этой связи было отмечено, что в пункте 1 статьи 5 содержится опасное и нежелательное положение, из которого не ясно, касаются ли разумные меры, которые служащие, агенты или другие лица, нанятые оператором, должны предпринять для того, чтобы оператор избежал такой ответственности, лишь мер в рамках служебных обязанностей служащих или агентов. В свете указанных расходящихся мнений, касающихся предложенного добавления к пункту 1, данное предложение не было принято.

Пункт 2

58. Пункт 2 был признан приемлемым.

Статья 9

59. Редакционной группе было предложено найти более подходящую формулировку, чем "любой применимой международной, национальной или иной нормой права", с тем чтобы изложить требование, заключающееся в том, что товары должны быть маркированы, обозначены, упакованы или документированы в соответствии с любым применимым правовым требованием. За исключением этой просьбы статья 9 была признана приемлемой.

Статья 10

Пункты 1 и 2

60. Пункты 1 и 2 были сочтены приемлемыми.

Пункт 3

61. Было выражено мнение, что пункт 3 должен служить лишь напоминанием оператору о том, что право продать груз, удержанный им согласно положениям пункта 1, зависит от применимого закона и что данный пункт не должен привести к изменению норм, касающихся права продажи в соответствии с применимым законом.

62. Были высказаны возражения в связи с отведением законодательству территории, где обеспечивались транспортные услуги, роли закона, применимого в отношении права продажи

груза. Было выражено мнение, что в пункте 3 такая роль должна быть отведена закону государства, на территории которого груз находится, поскольку коллизионное право в большинстве правовых систем указывает, как правило, в качестве применимого именно на этот закон. Было сочтено неуместным требовать от суда в государстве, где находится груз, обращения к закону государства, на территории которого обеспечивались транспортные услуги, при судебном урегулировании вопроса о наличии права продажи или последствиях продажи. По мнению еще одного участника дискуссии, в пункте 3 должно говориться лишь о "применимом праве".

63. Рабочая группа приняла решение указать в пункте 3 в качестве применимого права право государства, где расположено место коммерческого предприятия оператора. Отмечалось, что некоторые транспортные терминалы расположены на самой границе между двумя и более государствами и поэтому постановка осуществления права продажи в зависимости от закона территории, где находится груз, может подтолкнуть оператора к тому, чтобы размещать груз в той секции терминала, которая находится на территории государства, обладающего наиболее благоприятными законами, регулирующими право продажи. Кроме того, указание закона государства, где расположено место коммерческого предприятия оператора, соответствовало бы решению, принятому Рабочей группой в связи со статьей 2(1)(а). Вместе с тем отмечалось, что в результате принятия решения об указании закона государства, где расположено место коммерческого предприятия оператора, будет создано право продажи в тех случаях, когда оператору разрешается продать груз в соответствии с этим законом, хотя в то же время в соответствии с законом государства, на территории которого находится груз, продавать его не разрешается.

64. Было выдвинуто предложение исключить из положений, касающихся права продажи, контейнеры и аналогичные предметы упаковки и перевозки, имеющие четкое обозначение и являющиеся собственностью другой стороны, помимо перевозчика или грузоотправителя, поскольку продажа этих контейнеров или предметов приведет к нарушению прав их собственников. В другом выступлении содержалось предложение исключить не только контейнеры и аналогичные предметы, но и любые другие грузы, являющиеся собственностью третьей стороны. В выступлениях против этих предложений говорилось, что положения пункта 3 в его нынешнем виде достаточны для защиты третьих сторон, являющихся собственниками контейнеров, предметов или груза, поскольку их продажа может производиться оператором лишь в тех случаях, когда это допускается применимым законодательством, требует уведомления и отчетности, предусмотренных в пункте 3, и зависит от других защитных положений в соответствии с применимым законом. Исключение контейнеров или аналогичных предметов или груза из права продажи может привести к коллизии с нормами некоторых правовых систем, допускающих продажу этих предметов в определенных обстоятельствах. Рабочая группа приняла решение изъять из положений, касающихся права продажи, контейнеры и аналогичные предметы упаковки или перевозки, упомянутые выше. К редакционной группе была обращена просьба об их изъятии из пункта 3.

65. Была достигнута общая договоренность о том, что смысл второго и третьего предложений данного пункта, касающихся уведомления о намерении продать груз и отчетности в отношении поступлений от продажи, следует сохранить, поскольку они обеспечивают минимальные гарантии. Однако, согласно другому заявлению, правовая система, предусматривающая право продажи, содержит также и нормы, касающиеся уведомления и отчетности в отношении поступлений от продажи; поэтому в пункте 3 должно лишь упоминаться законодательство, применимое в отношении данных вопросов.

66. Рабочая группа постановила просить редакционную группу изменить текст пункта 3 с учетом решений, отраженных в предыдущих пунктах.

Статья 11

67. Отмечалось, что в некоторых ситуациях сроки, предусмотренные в статье 11, могут расцениваться сторонами как слишком короткие. Достигнуто понимание о том, что стороны могут согласиться на более длительные сроки в пределах статьи 13(2).

Пункт 1

68. Рабочая группа рассмотрела последнее предложение пункта 1 в связи с обсуждением его формы уведомлений и запросов в соответствии с единообразными нормами (см. пункты 21-26 выше). Во всех других отношениях пункт 1 был найден приемлемым.

Пункт 2

69. Было отмечено, что выражение "конечное назначение" является расплывчатым. Например, в случае контейнерных грузов неясно, относится ли выражение "конечное назначение" к внутреннему контейнерному складу, где остаются контейнеры после разгрузки, или к грузополучателю. Достигнуто понимание о том, что этот термин, по всей видимости, относится к конечному получателю грузов, который будет иметь возможность провести их инспекцию. Редакционной группе поручено уточнить этот вопрос. Предложение о том, чтобы снять положения о 7-дневном уведомлении и сохранить лишь положение о 45-дневном уведомлении, было отклонено.

Пункты 3 и 4

70. Эти пункты были найдены приемлемыми.

Пункт 5

71. Было сделано замечание в отношении того, что 21 день - это слишком длительный срок. Однако Рабочая группа нашла пункт 5 приемлемым.

Статья 12

Пункт 1

72. Возник вопрос о том, когда "начинается" судебное или арбитражное разбирательство для целей определения временных рамок по смыслу пункта 1. Было достигнуто понимание о том, что слово "начаты" относится к тому моменту, когда с юридической точки зрения разбирательство считается возбужденным, что зависит от действующей правовой системы. Пункт 1 был найден приемлемым.

Пункты 2, 3 и 4

73. Эти пункты были найдены приемлемыми.

Пункт 5

74. Было отмечено, что пункт 5 в его нынешней формулировке отличается от статьи 20(5) Гамбургских правил. Было предложено изменить этот пункт таким образом, чтобы дать перевозчику или другому лицу возможность предъявлять регрессный иск против оператора не только в течение дополнительного периода в 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признан ответственным при разбирательстве иска против него самого или урегулировал требование, на котором было основано такое разбирательство, но и в течение 90 дней после урегулирования требования, даже если против него не возбуждалось разбирательства. Согласно противоположной точке зрения, двухлетний ограничительный период допустим лишь в том случае, когда против лица, к которому предъявляется требование, возбуждается разбирательство, а не тогда, когда оно добровольно урегулировало требование без возбуждения против него разбирательства. Рабочая группа постановила сохранить пункт 5 в его нынешней формулировке.

Статья 13

75. Статья 13 была найдена приемлемой.

Статья 14

76. По общему мнению, толковательное положение, содержащееся в статье 7(1) Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже, является предпочтительнее статьи 14 в ее нынешней формулировке, в связи с чем редакционной группе было поручено изменить формулировку статьи 14 таким образом, чтобы она соответствовала этому положению. Однако, согласно противоположной точке зрения, это положение является слишком сложным и содержит такие понятия, как "добросовестность", которых трудно придерживаться на практике.

Статья 15

77. По общему мнению, слова, заключенные в квадратные скобки, "или на основании какого-либо закона [этого государства] [такого государства], касающегося международной перевозки грузов" следует изменить таким образом, чтобы подчинить единообразные нормы лишь национальным нормам, вводящим в действие конвенцию о международной перевозке грузов, а не другим национальным нормам, касающимся международной перевозки грузов. Редакционной группе было поручено надлежащим образом сформулировать это положение.

Статья 16

78. Рабочая группа нашла формулировку статьи 16 приемлемой для включения в конвенцию.

Статья 17

Пункты 1, 4, 6, 7 и 8

79. Пункты были сочтены приемлемыми. Было достигнуто понимание, что слово "принятия" в пункте 1(b) означает время, когда поправка принимается соответствующей конференцией или комитетом по пересмотру. Рабочая группа считала, что вопрос о том, какие международные транспортные конвенции следует указать в пункте 1(b), должен быть окончательно решен форумом, который завершит разработку и примет единообразные правила, учитывая существующие в это время конвенции.

Пункт 2

80. Текст пункта 2 был сочтен приемлемым. Было отмечено, что в целях экономии средств совещания комитета по пересмотру желательно проводить во время и в месте проведения сессии Комиссии.

Пункт 3

81. Было сделано предложение исключить подпункты (с) и (f), а также ссылку в подпункте (d) на страхование рабочих от несчастных случаев на производстве, поскольку увеличение расходов, упомянутых в этих положениях, нельзя рассматривать в качестве факторов, которые могут вызвать расширение пределов ответственности. Однако возобладало мнение, согласно которому эти положения следует сохранить, поскольку увеличение этих расходов может восприниматься как оправдывающее уменьшение пределов ответственности. Различные предложения об улучшении редакции пункта 3 были представлены в редакционную группу.

Пункт 5

82. Было предложено включить в пункт 5 дополнительное ограничение, согласно которому никакая поправка к пределам ответственности после внесения первой поправки не может рассматриваться ранее, чем через пять лет после принятия предыдущей поправки. Указывалось, что это предложение будет содействовать стабилизации пределов ответственности. Это предложение не было принято, поскольку возможны случаи, в которых изменение пределов может стать желательным до истечения пятилетнего срока. Было отмечено, что государства не станут злоупотреблять процедурой поправок, требуя созыва совещания комитета чаще, чем это было бы необходимо.

Предполагаемое дополнительное положение

83. Было предложено включить в статью 17 дополнительное положение, согласно которому в случае изменения предела ответственности применимым пределом должен являться тот предел, который действует в тот день, когда имело место обстоятельство, послужившее причиной утраты, повреждения или задержки. Это предложение было основано на статье 42 Протокола, содержащего поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге 18 сентября 1955 года (Гватемала, 1971 год). Было выражено мнение, что это положение предпочтительнее включить в статью 6. Группу по редакции просили сформулировать положение в соответствии с этим предложением, с тем чтобы Рабочая группа могла продолжить рассмотрение этого вопроса.

III. ФОРМА ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ

84. Рабочая группа в целом согласилась рекомендовать Комиссии, чтобы единообразные нормы были приняты в виде конвенции. Было отмечено, что единообразия правовых норм в этой области проще достичь, и в более полной мере, путем принятия конвенции, нежели типового закона. Было подчеркнуто, что правовые нормы, касающиеся международных перевозок грузов, содержатся в основном в конвенциях о международных перевозках. Было сказано, что для того, чтобы единообразные нормы наиболее органично вписались в эту схему и ликвидировали пробелы в праве, оставленные в этих конвенциях, предпочтительнее принять эти нормы в виде конвенции.

85. Было высказано мнение и о том, что принятие норм в виде конвенции в настоящее время явилось бы преждевременным, поскольку имеется непосредственная связь между единообразными нормами, с одной стороны, и Гамбургскими правилами и Конвенцией о смешанных перевозках, еще не вступившими в силу, - с другой. Согласно этому мнению, на данном этапе предпочтительнее принять единообразные нормы в виде типового закона, особенно поскольку в области деятельности операторов терминалов по-прежнему происходят быстрые изменения и появляются новые факторы. Было также отмечено, что типовой закон позволил бы добиться согласования норм права в этой области быстрее, чем конвенция. Вместе с тем те, кто высказывался в пользу типового закона, не возражали в принципе против принятия норм в виде конвенции и подчеркивали, что их предпочтение не идет от того, что они не во всем согласны с содержанием единообразных норм.

86. Рабочая группа отметила, что при рассмотрении ее рекомендации относительно того, чтобы единообразные нормы были приняты в виде конвенции, Комиссия может пожелать рассмотреть финансовые последствия возможных процедур по принятию Конвенции. Была достигнута договоренность, согласно которой вопрос о том, следует ли предусмотреть возможность оговорок к конвенции, и если да, то должен ли этот вопрос рассматриваться конкретно или как проблема общего характера, надлежит оставить на усмотрение Комиссии в связи с разработкой ею заключительных положений конвенции.

IV. РАССМОТРЕНИЕ НАЗВАНИЯ И СТАТЕЙ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЕ

87. В нижеследующих пунктах отражены изменения, внесенные Рабочей группой в некоторые проекты статей, представленные редакционной группой. Другие незначительные изменения, в особенности те, которые не относятся к текстам на всех языках, конкретно не упоминаются. За исключением этих изменений название проекта конвенции и текст проектов статей, представленных редакционной группой, соответствуют текстам, изложенным в приложении I к настоящему докладу.

Статья 1

88. Рабочая группа утвердила статью в том виде, в каком она была представлена редакционной группой. Было отмечено, что определения "уведомления" и "запроса" в подпунктах (e) и (f) относятся только к уведомлениям и запросам, конкретно оговоренным в Конвенции, и что вступительная формулировка статьи 1 "В тексте настоящей Конвенции" предназначена для устранения какой бы то ни было двусмысленности в этом отношении.

Статья 2

Пункты 1 и 3

89. Рабочая группа утвердила эти пункты в том виде, в каком они были представлены редакционной группой.

Пункт 2

90. Было внесено предложение опустить пункт 2. Было указано, что в отличие от международной купли-продажи товаров вопрос, рассматриваемый в этом пункте, не имеет существенного практического значения для деятельности операторов терминалов. Кроме того, было отмечено, что ссылка на "транспортные услуги в целом" недостаточно ясна. Однако Рабочая группа утвердила пункт 2 в том виде, в каком он был представлен редакционной группой.

Статьи 3 и 4

91. Рабочая группа утвердила статьи 3 и 4 в том виде, в каком они были представлены редакционной группой.

Статья 5

Пункты 1, 2 и 3

92. Рабочая группа утвердила данные пункты в том виде, в каком они были представлены редакционной группой.

Пункт 4

93. Пункт, представленный редакционной группой, заканчивался словами "в течение 30 календарных дней после запроса такого лица груз может считаться утраченным". Было отмечено, что данная формулировка не разрешает вопроса о том, начинается ли данный срок с момента направления запроса на доставку груза или с момента получения этого запроса оператором. Отметив, что аналогичный вопрос был разрешен в пункте 3 с помощью ссылки на получение запроса оператором, Рабочая группа решила применить такой же подход и в пункте 4.

Статья 6

94. В статье 6, представленной редакционной группой, содержался в квадратных скобках пункт 5 в следующей формулировке:

"[5) Пределы ответственности согласно пунктам 1 и 2 являются пределами, которые действовали в тот день, когда имели место обстоятельства в соответствии с положениями статьи 17.]".

95. В связи с обсуждением статьи 17 Рабочая группа решила не включать пункт 5 (см. пункт 116 ниже). В остальном Рабочая группа утвердила статью 6 в том виде, в каком она была представлена редакционной группой.

96. Рабочая группа вернулась к вопросу об оговорках согласно проекту конвенции, который был затронут в связи со статьей 6 (см. пункт 45 выше). Рабочая группа решила, что вопрос о том, должен ли проект конвенции содержать положение, касающееся оговорок, и, если должен, то вопрос о содержании такого положения следует оставить на усмотрение Комиссии в связи с формулированием заключительных положений проекта конвенции. Была достигнута договоренность о том, что на настоящий момент в проект конвенции следует включить сноску, поясняющую, что выработка преамбулы и заключительных положений, включая вопрос об оговорках, была оставлена на усмотрение Комиссии.

97. Было выражено мнение о том, что было бы желательно, чтобы в проекте конвенции был установлен общий предел ответственности оператора в отношении возмещения всех требований вследствие какого-либо одного чрезвычайного события. Было выражено мнение о том, что правительства могли бы рассмотреть этот вопрос, когда проект конвенции будет представлен для замечаний.

Статьи 7, 8 и 9

98. Рабочая группа утвердила статьи в том виде, в каком они были представлены редакционной группой.

Статья 10

Пункт 1

99. Рабочая группа утвердила данный пункт в том виде, в каком он был представлен редакционной группой.

Пункт 2

100. Было выражено мнение о том, что слова "официальное учреждение" относятся к официальному учреждению, которое обычно выступает в качестве депозитария суммы, оговоренной в данном пункте, например к канцелярии судебного секретаря.

101. В пункте 2, представленном редакционной группой, слова "государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие" были заключены в квадратные скобки. Было предложено опустить эти слова, поскольку требование, согласно которому депозитарий должен быть официальным учреждением, является достаточной гарантией для сторон. Кроме того, было отмечено, что включение данных слов могло бы повлечь за собой проблемы, связанные с законами, регулирующими перевод средств из одной страны в другую. Однако, по мнению большинства, следует сохранить эти слова и опустить квадратные скобки. Это мнение было обосновано тем, что, как правило, оператор будет иметь право получить соответствующую сумму там, где находится его коммерческое предприятие; поэтому сумма, обеспечивающая платеж оператору, должна быть депонирована в государстве, где он имеет свое коммерческое предприятие. По мнению Рабочей группы, рассматриваемая формулировка применима лишь к депонированию денежной суммы в официальное учреждение, а не к депонированию этой суммы у взаимно согласованной третьей стороны.

Пункт 3

102. Данный пункт, представленный редакционной группой, был заключен в квадратные скобки, которые Рабочая группа решила опустить.

103. Во втором предложении пункта, представленного редакционной группой, говорилось: "Предыдущее положение не применяется к контейнерам, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование собственника". По общему пониманию, исключение этих контейнеров из права продажи не должно применяться к контейнерам, которые были отремонтированы или обслужены оператором для собственника и в отношении которых расходы должны быть оплачены оператору. Поэтому Рабочая группа решила добавить ко второму предложению слова "за исключением случаев ремонта или совершенствования контейнеров, осуществляемого оператором". Было выражено мнение о том, что второе предложение касается только права продажи, упомянутого в первом предложении, а не права удержания, предусмотренного в пункте 1. В остальном Рабочая группа утвердила данный пункт в том виде, в каком он был представлен редакционной группой.

Пункт 4

104. Было выражено мнение о том, что было бы предпочтительно, если бы некоторые процедурные аспекты купли-продажи регулировались законом той страны, где находится груз. Рабочая группа утвердила данный пункт в том виде, в каком он был представлен редакционной группой.

Статья 11

105. Рабочая группа утвердила статью в том виде, в каком она была представлена редакционной группой.

Статья 12

106. Рабочая группа утвердила статью в том виде, в каком она была представлена редакционной группой. Было отмечено, что требование о том, чтобы упомянутое в пункте 4 заявление представлялось в письменном виде, соответствует статье 22(2) Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (Нью-Йорк, 1974 год) 5/.

Статья 13

107. Рабочая группа утвердила статью в том виде, в каком она была представлена редакционной группой.

Статья 14

108. Статья в том виде, в каком она была представлена редакционной группой, содержала две альтернативные формулировки. В первом варианте использовались формулировки статьи 7(1) Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже; во втором - формулировки статьи 3 Гамбургских правил. Было отмечено, что в Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже содержалась ссыла на добросовестность в международной торговле, которая не содержится в формулировке Гамбургских правил. Рабочая группа приняла решение в принципе следовать подходу, принятому в Гамбургских правилах, поскольку настоящий проект конвенции, как и Гамбургские правила, относится к сфере международной перевозки грузов. Было отмечено, что добросовестность в международной торговле является негласным требованием в международных торговых отношениях и, таким образом, нет необходимости особо отмечать это в проекте конвенции. В возражение этому было отмечено, что формулировка в Конвенции Организации Объединенных

Наций о купле-продаже содействовала бы достижению большего единообразия; кроме того, те соображения, которыми руководствовалась Комиссия при принятии такой формулировки, должны привести ее к принятию такой же формулировки в настоящем проекте конвенции.

109. При разработке статьи 14 Рабочая группа решила утвердить формулировку, принятую в Конвенции Организации Объединенных Наций о купле-продаже, опустив ссылку на добросовестность. Однако подразумевалось, что это изъятие не следует рассматривать как принижение в настоящем контексте роли и важности добросовестности в международной торговле.

Статья 15

110. В этой статье в формулировке, представленной редакционной группой, слова "или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие Конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов, или вытекает из нее" были заключены в квадратные скобки. Было отмечено, что эти слова повторяют суть второго предложения статьи 1(a). Как отражено в статье 1(a), проект конвенции не изменяет каких-либо норм других международных конвенций о перевозках грузов. Формулировки, заключенные в квадратные скобки, были предложены в целях урегулирования проблем, возникающих в связи с процедурами, с помощью которых положения международных конвенций о перевозках грузов утверждаются в некоторых правовых системах.

111. Слова "который приводит в действие" касаются закона некоторых стран, через посредство которого обеспечивается выполнение международных конвенций о перевозках, сторонами которых являются эти страны. Слова "вытекает из нее" касаются законов других стран, вытекающих из соответствующих положений международных конвенций о перевозках или соответствующих им, сторонами которых эти страны не являются. Было внесено предложение опустить слова "вытекает из нее", поскольку они могут вызывать вопрос о том, "вытекают" ли национальные законы из международных конвенций о перевозках, и тем самым создавать неопределенность в отношении того, подчиняется ли данный проект конвенции такому закону. Однако, по мнению большинства, было решено сохранить слова "вытекает из нее".

112. Рабочая группа решила снять квадратные скобки в статье 15, а в остальном утвердила статью, представленную редакционной группой. Было высказано мнение о том, что правительствам следует уделить внимание упомянутым словам в последующем, когда проект конвенции будет направлен им для замечаний.

Статья 16

113. Рабочая группа утвердила статью в том виде, в каком она была представлена редакционной группой.

Статья 17

114. Рабочая группа просила секретариат подготовить в виде приложения к настоящему докладу предварительный перечень международных конвенций о перевозках, которые могли бы быть включены в пункт 1(b).

115. Пункт 9 в том виде, в каком он был представлен редакционной группой, был заключен в квадратные скобки. Рабочая группа приняла решение сохранить этот пункт в том виде, в каком он был сформулирован редакционной группой, и снять квадратные скобки. В остальном статья 17 была утверждена в том виде, в каком она была представлена редакционной группой.

116. В связи с рассмотрением пункта 9 Рабочая группа приняла решение о том, что пункт 5 статьи 6, который был заключен в квадратные скобки редакционной группой, сохранять не следует.

V. ПРОЧНЕ ВОПРОСЫ

117. Рабочая группа отметила, что, утвердив проект конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, она выполнила задачу, возложенную на нее Комиссией.

118. Представитель секретариата Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) информировал Рабочую группу о том тесном сотрудничестве, которое сложилось между ЮНКТАД и Комиссией в связи с подготовкой проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. В частности, ЮНКТАД занималась экономическими и торговыми аспектами управления применительно к операторам транспортных терминалов в дополнение к основной задаче, выполняемой Рабочей группой. Отдел морских перевозок ЮНКТАД подготовил новый доклад о факторах коммерческого риска в управлении контейнерными терминалами. Рабочая группа с удовлетворением приняла к сведению выступление представителя секретариата ЮНКТАД.

Приложение I

[Подлинный текст на: английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках]

**ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ
В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ
ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОГОВОРНОЙ ПРАКТИКЕ***

Статья 1

Определения

В тексте настоящей Конвенции:

- a) "Оператор транспортного терминала" (ниже именуемый "оператором") означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять в свое ведение груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения предоставления транспортных услуг в отношении груза в районе, который находится под его контролем, либо в отношении которого он имеет право на доступ или на пользование. Однако лицо не считается оператором в той мере, в какой оно несет ответственность за груз как перевозчик или оператор смешанной перевозки в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозку;
- b) "Груз" включает контейнер, поддон или аналогичное приспособление для упаковки или транспортировки, если груз в нем объединен или упакован и если приспособление для упаковки и транспортировки не поставляется оператором;
- c) "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения определяются как расположенные в двух различных государствах, когда оператор принимает груз в свое ведение;
- d) "Транспортные услуги" включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, укладка, штивка, сепарация и крепление;
- e) "Уведомление" означает уведомление, сделанное в форме, обеспечивающей сохранение содержащейся в нем информации;
- f) "Запрос" означает запрос, сделанный в форме, обеспечивающей сохранение содержащейся в нем информации.

Статья 2

Сфера применения

- 1) Настоящая Конвенция применяется к транспортным услугам, предоставляемым в отношении груза, который является объектом международной перевозки:
 - a) когда транспортные услуги предоставляются оператором, место коммерческого предприятия которого находится в Договариваемом государстве, или
 - b) когда в соответствии с нормами частного международного права транспортные услуги регулируются законодательством Договариваемого государства.

* Вопрос о разработке преамбулы и заключительных положений проекта конвенции, включая вопрос о положениях относительно оговорок, оставлен для рассмотрения Комиссией.

- 2) Если оператор имеет более одного коммерческого предприятия, его коммерчески предприятием является то, которое имеет наиболее тесную связь с транспортными услугами в целом.
- 3) Если оператор не имеет коммерческого предприятия, принимается во внимание его постоянное местожительство.

Статья 3

Период ответственности

Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или вручения лицу, уполномоченному принять его.

Статья 4

Выдача документа

- 1) Оператор может, а по просьбе заказчика должен, без неоправданного промедления либо:
 - а) удостоверить получение им груза, подписав представленный заказчиком документ, идентифицирующий груз и указывающий его состояние и количество, либо
 - б) выдать подписанный документ, удостоверяющий получение им груза и дату его получения и указывающий его состояние и количество в той степени, в какой они могут быть установлены с помощью разумных средств проверки.
- 2) Если оператор не выполняет действий, предусмотренных в подпункте (а) или подпункте (б) пункта 1, то считается, поскольку не докажет иного, получившим груз в хорошем по внешнему виду состоянии.
- 3) Документ, указанный в подпункте (б) пункта 1, может выдаваться в любой форме, обеспечивающей сохранение содержащейся в нем информации.
- 4) Подпись на документе, указанном в пункте 1, может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью печати, в виде символов, либо с помощью любых иных механических или электронных средств.

Статья 5

Основания ответственности

- 1) Оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в период ответственности оператора за груз, как это определено в статье 3, если только оператор не докажет, что он, его служащие, агенты или другие лица, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.
- 2) В тех случаях, когда непринятие указанных в пункте 1 мер со стороны оператора, его служащих, агентов или других лиц, услуги которых оператор использует для предоставления транспортных услуг, сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки, оператор несет ответственность лишь в той степени, в какой ущерб, являющийся результатом такой утраты, повреждения или задержки, обусловлен непринятием указанных мер, при условии, что оператор докажет размер ущерба, который не обусловлен их непринятием.

3) Задержка в передаче груза имеет место, если оператор не передает или не вручает его лицу, уполномоченному принять груз, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах разумного срока после получения запроса на груз от такого лица.

4) В случае, если оператор не передает или не вручает груз лицу, уполномоченному принять его, в пределах 30 календарных дней после даты, определенной соглашением, или при отсутствии такого соглашения - в пределах 30 календарных дней после получения запроса на груз от такого лица, груз может считаться утраченным.

Статья 6

Пределы ответственности

1) Ответственность оператора за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, не превышающей [2,75] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза. Вместе с тем, если груз находится в процессе международной перевозки, которая по условиям договора на перевозку не предполагает перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей [8,33] расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

2) Ответственность оператора за задержку в передаче груза в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной вознаграждению, подлежащему уплате оператору за его услуги в отношении задержанного груза, но не превышающей общий размер такого вознаграждения в отношении партии, частью которой является данный груз.

3) Ни в коем случае совокупная ответственность оператора на основании обоих пунктов 1 и 2 не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно пункту 1 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4) Оператор может согласиться с пределами ответственности, превышающими те, которые предусмотрены в пунктах 1, 2 и 3.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1) Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

2) Если такой иск предъявлен к служащему или агенту оператора или другому лицу, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, такой служащий, агент или лицо, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей или функций, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе сослаться сам оператор.

3) За исключением того, что предусмотрено в статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с оператора и любого служащего, агента или лица, упомянутых в предыдущем пункте, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности

- 1) Оператор не имеет права пользоваться пределами ответственности, предусмотренными в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения самого оператора, его служащих или агентов, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.
- 2) Несмотря на положения пункта 2 статьи 7, служащий, агент оператора или другое лицо, услуги которого оператор использует для предоставления транспортных услуг, не имеет права пользоваться пределами ответственности, предусмотренными в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или упущения такого служащего, агента или лица, совершенных либо с намерением вызвать такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9

Специальные правила в отношении опасных грузов

Если опасный груз передается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любым применимым законом или правилом, касающимся опасных грузов, и если в момент передачи груза оператор никаким образом не осведомлен об опасном характере груза, он имеет право:

- a) принять все меры предосторожности, которых могут потребовать обстоятельства, в том числе когда груз представляет собой непосредственную опасность для любого лица или имущества, уничтожить груз, обезвредить его или ликвидировать его с помощью каких-либо других средств без уплаты компенсации за повреждение или уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и
- b) получить возмещение за все расходы оператора по принятию мер, упомянутых в подпункте (a).

Статья 10

Обеспечительные права в отношении грузов

- 1) Оператор имеет право удерживать груз в связи с издержками и требованиями, связанными с транспортными услугами, предоставленными им в отношении груза, в период его ответственности за груз. Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность, в соответствии с подлежащим применению законом, любой договоренности о расширении обеспечительных прав оператора в отношении груза.
- 2) Оператор не имеет права удерживать груз, если предоставлена достаточная гарантия в отношении суммы требования или если эквивалентная сумма депонирована у взаимно приемлемой третьей стороны или в официальном учреждении государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.
- 3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего требования, оператор имеет право продать груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье, в пределах, допускаемых законом государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие. Предыдущее положение не применяется к контейнерам, которые принадлежат стороне, не являющейся перевозчиком или

грузоотправителем, и на которых четко обозначено наименование собственника, за исключением случаев ремонта или усовершенствования контейнеров, осуществляемого оператором.

4) Прежде чем осуществлять любое право продажи груза, оператор предпринимает разумные усилия, с тем чтобы уведомить собственника груза, лицо, от которого оператор получил груз, и лицо, уполномоченное принять груз от оператора, о намеченной продаже. Оператор обязан должным образом возратить клиенту остаток поступлений от продажи сверх суммы, причитающейся оператору, и разумных расходов, связанных с продажей. Право продажи осуществляется в других отношениях в соответствии с законом государства, где оператор имеет свое коммерческое предприятие.

Статья 11

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

1) Если уведомление об утрате или повреждении, конкретно указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не сделано оператору не позднее рабочего дня, следующего за днем передачи груза лицу, уполномоченному принять его, такая передача является доказательством *prima facie* передачи оператором груза в соответствии с описанием, содержащимся в документе, подписанном или выданном оператором согласно статье 4, или, если такой документ не был подписан или выдан, его передачи в хорошем состоянии.

2) Если утрата или повреждение не является очевидным, положения пункта 1 применяются соответственно, если уведомление не сделано в течение семи календарных дней после дня, когда груз прибыл к месту конечного назначения, но ни в коем случае не позднее 45 календарных дней после дня передачи груза лицу, уполномоченному принять его.

3) Если оператор участвовал в осмотре или проверке груза во время его передачи лицу, уполномоченному принять его, нет необходимости в уведомлении оператора об утрате или повреждении, которые были установлены во время этого осмотра или проверки.

4) В случае какой-либо фактической или предполагаемой утраты или повреждения груза оператор и лицо, уполномоченное принять груз, должны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки и счета груза.

5) Никакая компенсация не подлежит уплате за ущерб, вызванный задержкой в передаче груза, если уведомление не было сделано оператору в течение 21 календарного дня после дня, когда груз был передан лицу, уполномоченному принять его.

Статья 12

Исковая давность

1) Любой иск на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

2) Срок исковой давности начинается в день, когда оператор передал груз или его часть лицу, уполномоченному принять его, или, в случае полной утраты груза, в день, когда оператор уведомляет лицо, уполномоченное заявить требование о том, что груз утрачен, или, если такое уведомление не сделано, в день, когда это лицо может считать груз утраченным в соответствии со статьей 5.

3) День, с которого начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

4) Оператор может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть продлен путем другого заявления или заявлений.

5) Регрессный иск перевозчика или другого лица против оператора может быть предъявлен даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение 90 дней после того, как перевозчик или другое лицо признан ответственным по иску против него самого или урегулировал требование, на котором основывается такой иск, и если в разумный срок после предъявления против перевозчика или другого лица иска, который может привести к регрессному иску против оператора, уведомление о предъявлении такого иска было передано оператору.

Статья 13

Договорные условия

- 1) За исключением случаев, когда в настоящей Конвенции предусмотрено иное, любое условие, содержащееся в заключенном оператором договоре или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании статьи 4, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является.
- 2) Несмотря на положения предыдущего пункта, оператор может согласиться увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Статья 14

Толкование Конвенции

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении.

Статья 15

Международные транспортные конвенции

Настоящая Конвенция не меняет каких-либо прав или обязанностей, которые могут возникать на основании какой-либо международной конвенции, касающейся международной перевозки грузов и являющейся обязательной для государства, являющегося стороной настоящей Конвенции, или на основании какого-либо закона такого государства, который приводит в действие конвенцию, касающуюся международной перевозки грузов, или вытекает из нее.

Статья 16

Расчетная единица

- 1) Расчетная единица, упоминаемая в статье 6, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 6, должны выражаться в национальной валюте государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами. Эквивалентность между национальной валютой Договаривающегося государства, которое является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Эквивалентность между национальной валютой Договаривающегося государства, которое не является членом Международного валютного фонда, и специальным правом заимствования исчисляется способом, установленным этим государством.
- 2) Исчисление, упомянутое в последней фразе предыдущего пункта, осуществляется таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько

это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статье 6, какая выражена в этой статье в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления во время подписания или при сдаче на хранение своих ратификационных грамот, документов о принятии, утверждении или присоединении, либо каждый раз, когда происходит изменение в способе такого исчисления.

Статья 17

Пересмотр пределов ответственности

- 1) Депозитарий созывает совещание Комитета в составе представителей Договаривающихся государств, по одному от каждого государства, для обсуждения вопроса об увеличении или сокращении сумм, упоминаемых в статье 6:
 - а) по просьбе по меньшей мере четвертой части Договаривающихся государств; или
 - б) в случае принятия поправки к пределу ответственности в отношении утраты, повреждения или задержки груза, установленному в одной из упомянутых ниже конвенций. Такими конвенциями являются*:
- 2) Совещание Комитета проводится во время и в месте проведения сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, которая состоится непосредственно после события, давшего повод для созыва этого совещания.
- 3) При установлении того, следует ли изменять пределы, и если да, то на какую сумму, принимаются во внимание следующие критерии, определенные на международной основе, и любые другие критерии, которые признаны уместными:
 - а) сумма, на которую были изменены пределы ответственности в конвенции, упомянутой в пункте 1(б);
 - б) стоимость грузов, обрабатываемых оператором;
 - с) стоимость транспортных услуг;
 - д) размер страховых взносов, включая, в частности, страхование грузов, страхование ответственности операторов и страхование рабочих от несчастных случаев на производстве;
 - е) средний размер убытков, взысканных с операторов за утрату или повреждение груза или задержку в передаче груза; и
 - ф) стоимость электроэнергии, топлива и других производственных факторов.
- 4) Поправки одобряются Комитетом большинством в две трети его членов, присутствующих и участвующих в голосовании.

* Подготовленный секретариатом ЮНСИТРАЛ перечень международных транспортных конвенций, который мог бы быть включен в данный подпункт, содержится в приложении II к настоящему докладу.

- 5) Никакая поправка к пределам ответственности в соответствии с настоящей статьей не может рассматриваться ранее чем через пять лет после даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
- 6) Любую поправку, одобренную в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, депозитарий доводит до сведения всех Договаривающихся государств. Поправка считается принятой в конце 18-месячного срока после уведомления, если в пределах этого срока не менее одной трети государств, которые были Договаривающимися государствами во время одобрения поправки Комитетом, не сообщили депозитарию о том, что они не принимают эту поправку. Поправка, считающаяся принятой в соответствии с настоящим пунктом, вступает в силу для всех Договаривающихся государств через 18 месяцев после ее принятия.
- 7) Договаривающееся государство, не принявшее поправку, тем не менее связано ею, если оно не денонсировало настоящую Конвенцию по меньшей мере за один месяц до вступления поправки в силу. Такая денонсация вступает в силу при вступлении в силу поправки.
- 8) Если поправка принята в соответствии с пунктом 4, а 18-месячный срок для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится Договаривающимся государством настоящей Конвенции в течение упомянутого срока, связано поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством настоящей Конвенции после упомянутого срока, связано любой поправкой, которая была принята в соответствии с пунктом 6.
- 9) Применимым пределом является предел, который, в соответствии с предшествующими пунктами, действует в день, когда имели место обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку.

Приложение II

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОНВЕНЦИИ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ УПОМЯНУТЫ
В СТАТЬЕ 17(1)(b) ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ
ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ**

I. Воздушный транспорт

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 год);
- Протокол, содержащий поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (Гаага, 1955 год);
- Конвенция, дополняющая Варшавскую конвенцию, в отношении унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, выполняемой лицом, не являющимся перевозчиком по договору (Гвадалахара, 1961 год);
- Протокол, содержащий поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге 18 сентября 1955 года (Гватемала, 1971 год);
- Дополнительный протокол № 1, содержащий поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (Монреаль, 1975 год);
- Дополнительный протокол № 2, содержащий поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года (Монреаль, 1975 год);
- Дополнительный протокол № 3, содержащий поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, с поправками, внесенными Протоколами, подписанными в Гааге 28 сентября 1955 года и в Гватемале 8 марта 1971 года (Монреаль, 1975 год);
- Монреальский протокол № 4, содержащий поправки к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года (Монреаль, 1975 год).

II. Морской транспорт

- Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссель, 1924 год);
- Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Брюссель, 1968 год);
- Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, от 25 августа 1924 года с поправками, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 года (Брюссель, 1979 год);
- Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбург).

III. Смешанные перевозки

- Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 1980 год).

IV. Железнодорожный транспорт

- Соглашение, касающееся международного грузового сообщения по железным дорогам (СМГС) (1966 год);
- Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (1980 год).

V. Автомобильный транспорт

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 1956 год);
- Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), Женева, 1956 год (Женева, 1978 год).

Сноски

1/ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/38/17).

2/ См. Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов (A/CONF.89/13).

3/ Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров (A/CONF.97/18).

4/ TD/MT/CONF/16.

5/ Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров (A/CONF.63/14 и Согг.1).