III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

A. Доклад Рабочей группы по международной договорной практике о работе ее десятой сессии (Вена, I-I2 декабря I986 года) (A/CN.9/287)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	I-I0
ОБСУЖДЕНИЕ И РЕШЕНИЯ	II-I6I
I. МЕТОД РАБОТЫ	II
II. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ СТАТЕЙ ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ	I2-I56
Статья 5	I4-23
Статья 6	24-4I
Статья 7	42-46
Статья 8	47-56
Статья 9	57-65
Статья I0	66-74
Статья II	75-87
Статья I2	88-93
Статья I3	94-97
Статья I4	98-99
Статья I5	I00
Статья I6	I0I
Статья I7	I02-II2
Статья I	II3-I40
Определение "оператора"	II3-I27
Определение "транспортных услуг"	I28
Определение "груза"	I29-I30
Определение "международной перевозки"	I3I-I35
Форма уведомления или запроса	I36-I40
Статья 2	I4I-I50
Статья 3	I5I-I55
Статья 4	I56
III. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ И БУДУЩАЯ РАБОТА	I57-I6I

ВВЕДЕНИЕ

I. На своей шестнадцатой сессии в 1983 году Комиссия постановила включить в свою программу работы вопрос об ответственности операторов транспортных терминалов; просить Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА) представить Комиссии на рассмотрение подготовленный им предварительный проект конвенции по этой теме и поручить работу по подготовке единообразных норм по этому вопросу Рабочей группе I/.

2. В ответ на просьбу, высказанную на шестнадцатой сессии, ЮНИДРУА направил Комиссии подготовленный им предварительный проект конвенции. На своей семнадцатой сессии Комиссия постановила поручить Рабочей группе по международной договорной практике задачу по разработке единообразных правовых норм по этому вопросу. Она далее постановила, что мандат Рабочей группы будет заключаться в проведении работы на основе подготовленного ЮНИДРУА предварительного проекта конвенции и пояснительного доклада к нему, подготовленного секретариатом ЮНИДРУА, а также на основе исследования секретариата ЮНСИТРАЛ по основным вопросам, возникающим в связи с предварительным проектом конвенции ЮНИДРУА, который был представлен Комиссии на ее семнадцатой сессии (A/CN.9/252) и что Рабочей группе следует также рассмотреть вопросы, не рассматриваемые в предварительном проекте конвенции ЮНИДРУА, а также любые другие вопросы, которые она сочтет необходимыми в этой связи 2/.

3. Рабочая группа приступила к работе по этой теме на своей восьмой сессии, проведя всестороннее рассмотрение вопросов, возникающих в связи с ответственностью операторов транспортных терминалов (A/CN.9/260). На своей девятой сессии Рабочая группа провела первоначальное обсуждение всех подготовленных секретариатом проектов статей единообразных правовых норм, касающихся ответственности операторов транспортных терминалов (A/CN.9/WG.II/WP.56). Она также подготовила тексты проектов статей I, 2, 3 и 4 с примечаниями, которые будут служить основой для дальнейших консультаций между делегациями и работы Рабочей группы (A/CN.9/275). Рабочая группа постановила решить вопрос о форме единообразных норм после того, как она установит их суть и содержвние (A/CN.9/260, пункт I3).

4. В состав Рабочей группы входят все 36 государств - членов Комиссии: Австралия, Австрия, Алжир, Аргентина, Бразилия, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Египет, Индия, Ирак, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Кения, Кипр, Китай, Куба, Лесото, Ливийская Арабская Джамахирия, Мексика, Нигерия, Нидерланды, Объединенная Республика Танзания, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Сьерра-Леоне, Уругвай, Франция, Центральноафриканская Республика, Чехословакия, Чили, Швеция, Югославия и Япония.

5. Рабочая группа провела свою десятую сессию в Вене с I по I2 декабря 1986 года. Присутствовали все члены, за исключением Австралии, Алжира, Венгрии, Ирака, Кипра, Кубы, Лесото, Ливийской Арабской Джамахирии, Объединенной Республики Танзании, Сингапура, Сьерра-Леоне, Уругвая, Центральноафриканской Республики и Чили.

6. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих государств: Гватемалы, Германии, Федеративной Республики, Индонезии, Канады, Колумбии, Корейской Народно-Демократической Республики, Корейской Республики, Омана, Польши, Святейшего Престола, Таиланда, Швейцарии.

7. На сессии присутствовали также наблюдатели от следующих международных организаций:

a) <u>специализированное учреждение</u>

Организация Объединенных Наций по промышленному развитию

b) <u>межправительственные организации</u>

Центральная комиссия судоходства по Рейну
Комиссия европейских сообществ
Гаагская конференция по международному частному праву
Международный институт унификации частного права
Лига арабских государств
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок.

c) <u>международные неправительственные организации</u>

Международная ассоциация воздушного транспорта
Международная торговая палата
Международная ассоциация гражданских аэропортов
Международная ассоциация по перевозке лесоматериалов
Ассоциация международного права

Международный морской комитет
Международный союз автомобильного транспорта
Международный союз морского страхования

8. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Микаэль Иоахим Бонелл (Италия)

Докладчик: г-н Суреш Чандра Чатурведи (Индия)

9. На сессии были представлены следующие документы:

a) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.II/WP.57);

b) ответственность операторов транспортных терминалов: пересмотренный проект статей 5-I5 и новый проект статей I6 и I7 единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов (A/CN.9/WG.II/WP.58).

I0. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

I) выборы должностных лиц;

2) утверждение повестки дня;

3) разработка единообразных правовых норм об ответственности операторов транспортных терминалов;

4) прочие вопросы;

5) утверждение доклада.

ОБСУЖДЕНИЕ И РЕШЕНИЯ

I. МЕТОД РАБОТЫ

II. На своей текущей сессии Рабочая группа решила начать работу с рассмотрения пересмотренных проектов статей 5-I5 и новых проектов статей I6 и I7 единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов, тексты которых были подготовлены Секретариатом (A/CN.9/WG.II/WP.58), а затем вернуться к рассмотрению проектов статей I-4, тексты которых были подготовлены Рабочей группой на ее девятой сессии 3/.

II. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ СТАТЕЙ ЕДИНООБРАЗНЫХ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

I2. Было выражено мнение, что нормы, разрабатываемые Рабочей группой, не должны быть слишком сложными. Правовые документы, предназначенные для согласования норм права, будут иметь больший успех, если их сделать простыми по своей структуре и если не пытаться предусмотреть в них все вероятные вопросы, которые могут возникнуть в связи с затрагиваемыми в них проблемами.

I3. Нижеследующие пункты отражают существо обсуждения по каждому из проектов статей, рассмотренных Рабочей группой.

Статья 5

Пункт I

I4. Рабочая группа в целом согласилась с изложенным в пункте I подходом, который основан на принципе предполагаемой вины или халатности. Этот подход представлялся адекватным, поскольку он соответствовал основанию для ответственности, установленному в Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов I978 года (Гамбург) 4/ (именуемой ниже "Гамбургскими правилами") и Конвенции Организации Объединенных Наций о международных

смешанных перевозках грузов (1980 год) 5/ (именуемой ниже "Конвенцией о смешанных перевозках") и отражал существующую тенденцию в области транспортного права. Мнение о том, что основание для ответственности в единообразных нормах следует привести в соответствие с основанием для ответственности по международной конвенции, регулирующей морские перевозки грузов, к которой на момент принятия норм присоединилось большинство государств, не получило поддержки.

15. Положение статьи I о том, что ответственность оператора не должна быть абсолютной, получило всеобщую поддержку. Из приведенных примеров следовало, что оператор не должен нести ответственность за утрату, повреждение или задержку, вызванные форс-мажорными обстоятельствами. Он также не должен нести ответственность в той степени, в какой действия или упущения какого-либо лица, за которое он ответственности не несет, способствовали этой утрате, повреждению или задержке. Было также предложено, что в положении, касающемся основания для ответственности оператора, должно учитываться страхование груза, если таковое имеет место. Однако отмечалось, что влияние страхования на ответственность оператора, если таковое имеется, должно регламентироваться применимыми нормами национального права.

16. Было выражено мнение, что слово "ущерб" в первом случае его употребления в начале формулировки пункта I "Оператор несет ответственность за ущерб, нанесенный в результате утраты или повреждения груза...", можно было бы толковать как включающее произошедшую в результате утрату. Распространение на оператора ответственности за произошедшую в результате утрату сделает неопределенным масштаб его ответственности. Поэтому такое использование слова "ущерб" следует исключить. Согласно другому мнению, значение этого слова следует разъяснить. Отмечалось, однако, что независимо от наличия или исключения этого слова вопрос о том, сможет ли истец получить компенсацию за произошедшую в результате утрату, должен решаться в каждом конкретном случае на основании норм применяемой правовой системы. Указывалось также, что эта формулировка присутствует в Гамбургских правилах и в Конвенции о смешанных перевозках, и было отмечено, что изменять ее нежелательно. Наконец, было отмечено, что ответственность оператора за произошедшую в результате утрату должна в любом случае ограничиваться пределами в соответствии с проектом статьи 6. В результате мнение большинства свелось к необходимости оставить это слово в тексте.

17. Было выражено мнение, что неясно, к кому относится фраза "другие лица, услуги которых оператор использует...", и был задан вопрос о том, необходимо ли перечислить таких лиц в дополнение к служащим и агентам оператора. Указывалось, что в ряде правовых систем некоторые категории лиц, используемые оператором для выполнения осуществляемых им операций, например стивидоры, могут не относиться к категории служащих или агентов и что на такие лица следует также распространить требования положения пункта I. Было выражено общее мнение сохранить ссылку на такие лица.

18. Выражалось мнение, что оператор не должен нести ответственность за утрату, повреждение или задержку, которые возникают в результате действия используемых им лиц (например, его служащих или агентов или других лиц, услуги которых он использует), которые выходили за рамки их служебных обязанностей. Отмечалось, что оператор должен иметь возможность застраховать груз по более низким ставкам, если он не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку, которые возникают в результате таких действий. Кроме того, подобный подход будет соответствовать подходу, принятому в Конвенции о смешанных перевозках. Однако преобладало мнение, что оператор должен нести ответственность за утрату, повреждение или задержку, причиненные используемыми им лицами, даже если в своих действиях они выходили за рамки своих служебных обязанностей. В этой связи было отмечено, что даже если в единообразных нормах не будет четко исключена ответственность оператора в случае, если действия используемых им лиц выходили за рамки их служебных обязанностей, подобный результат может быть все-таки достигнут в тех правовых системах, которые признают такое исключение.

Пункт 2

19. Было высказано общее мнение, что пункт 2 является лишним и его следует исключить. Однако было высказано и противоположное мнение, что этот пункт является полезным и его следует оставить, возможно в измененном виде, с тем чтобы обеспечить неабсолютный характер ответственности оператора.

Пункт 3

20. Было достигнуто общее мнение, что пункт 3 следует оставить в его настоящем виде. Отмечалось, что этот пункт обеспечивает единообразное регулирование ситуации, когда утрата,

повреждение или задержка произошли под воздействием факторов, за которые оператор ответственности не несет, а также других факторов, причем в различных национальных правовых системах такая ситуация трактуется по-разному. В поддержку этого пункта также указывалось, что этот пункт требует, чтобы оператор доказал размер ущерба, ответственность за который ни он, ни используемые им лица не несут, что соответствует принципу предполагаемой вины или халатности, отраженной в пункте I. Однако было высказано мнение, что этот пункт не должен содержать требование, чтобы оператор доказывал размер ущерба, за который ни он, ни используемые им лица ответственности не несут, поскольку он может при этом столкнуться с трудностями.

Пункт 4

21. Было высказано общее мнение, что в единообразных нормах следует предусмотреть ответственность оператора за задержку в передаче груза и что пункт 4 следует оставить в его существующей формулировке. Отмечалось, что если в нормах не будет упомянута задержка, то на оператора будут распространяться различные режимы ответственности за задержку в соответствии с национальными правовыми системами. Регламентирование в нормах ответственности за задержку поможет защитить тех операторов, которые несут большую ответственность за задержку в соответствии с национальными правовыми системами. Это также защитит грузоперевозчиков в их иске против операторов, которые в соответствии с национальным правом могут в значительной степени ограничить свою ответственность за задержку. Однако было высказано другое мнение в пользу исключения пункта 4, поскольку в некоторых случаях операторам трудно застраховаться от ответственности за задержку и поскольку задержка в передаче груза не является на практике существенной проблемой.

Пункт 5

22. Рабочая группа пришла к соглашению в отношении общего подхода к пункту 5. Однако было высказано мнение, что фраза "лицо, уполномоченное предъявить иск в связи с утратой груза", является неясной, и что данный пункт следует изменить таким образом, чтобы избежать использование этой фразы, возможно путем ее замены на слово "истец" или исключения упоминания о таком лице, просто отметив, что груз может считаться утраченным.

23. Что касается периода времени, после которого груз может считаться утраченным, то преобладала точка зрения в пользу периода короче 60 дней, например в 30 дней. Однако было высказано мнение, что этот период времени должен учитывать существующие в некоторых странах особенности в отношении хранения и передачи груза, что в ряде случаев делает период в 60 дней допустимым.

Статья 6

Пункт I

24. Рабочая группа рассмотрела четыре альтернативных варианта пункта I, представленных в документе A/CN.9/WG.II/WP.58. Высказывались мнения в пользу того, чтобы иметь единый предел ответственности (т.е. альтернатива I), а не предусматривать, чтобы один предел ответственности применялся к грузам, которые поступили на терминал или были вывезены с него морским путем, а другой - к грузам, перевозка которых осуществлялась другим способом (т.е. альтернатива 2), или увязывать этот предел с пределом ответственности, применимым к грузоперевозчику, который транспортировал груз на терминал или вывозил груз с терминала (т.е. альтернативы 3 и 4). В поддержку введения единого предела было указано, что альтернативы 2, 3 и 4 создадут неопределенности в отношении того, какой предел будет применяться в каждом конкретном случае, поскольку оператор не всегда может знать, каким видом транспорта был доставлен на терминал груз или будет вывезен с него. Кроме этого, если иск будет предъявлен до того, как груз покинет терминал, то будет трудно применить альтернативы 2 или 3, в которых говорится о способе перевозки, которым груз был вывезен с терминала. Более того, груз, который был доставлен на терминал в виде грузовых единиц (например, в контейнере или на поддоне) может быть разбит на более мелкие грузовые единицы и вывезен с терминала различными видами транспорта, в результате чего к различным грузовым единицам могут применяться различные пределы ответственности. Указывалось также, что согласно многим международным конвенциям и национальным законам, касающимся перевозки грузов, стороны контракта на перевозку грузов могут довогориться об установлении пределов, превышающих величины, предусмотренные конвенцией или законом, что тем самым ведет к увеличению степени неопределенности в отношении того, какие пределы применимы к оператору. Отмечалось, что неопределенности такого рода могут привести к увеличению страховых издержек.

25. Участники, выступавшие за установление единого предела ответственности, также высказывались за установление величины такого предела на уровне предела ответственности, определенного в Гамбургских правилах, или несколько выше его. Такой подход будет наиболее простым и приемлемым, особенно с учетом того факта, что большая часть грузов перевозится морем.

26. Выражалось мнение, что единообразные нормы должны применяться только в отношении морских терминалов. В этом случае должен применяться единый предел ответственности, устанавливаемый на основе Гамбургских правил.

27. Высказывались также мнения в поддержку альтернативы 2. Отмечалась целесообразность проведения разграничения, как это предлагается в данном альтернативном варианте, между случаями, когда перевозка грузов осуществляется по морю, и случаями, когда они перевозятся другими видами транспорта, помимо морского. Кроме того, единый предел ответственности, аналогичный пределу, содержащемуся в Гамбургских правилах, или несколько выше его, приведет к несоразмерности выплаты компенсации лицам, имеющим имущественные права на грузы, утраченные или поврежденные на воздушном терминале, или воздушным перевозчикам, которые несут ответственность перед грузоотправителями и будут стремиться предъявить иск в адрес воздушных терминалов, поскольку по воздуху перевозятся грузы, как правило, более дорогостоящие. В альтернативе 2 будет учтено это обстоятельство. Однако в этой связи отмечалось, что согласно пункту 5 оператор может согласиться на установление более высоких пределов ответственности. Поэтому даже в том случае, если нормы будут предусматривать единый предел, воздушные перевозчики и отпрввители грузов по воздуху, возможно, смогут договориться с оператором терминала об установлении более высоких пределов ответственности, если единого предела ответственности недостаточно.

28. Сторонники альтернативы 3 указывали, что применение к оператору тех же пределов, что и к перевозчику, осуществляющему перевозку грузов на терминал и с терминала, будет служить интересам перевозчиков в случае предъявления ими исков терминалам. Указывалось также, что в некоторых странах по отношению к терминалам традиционно применяются ограничения, которые применимы в отношении обслуживаемых ими видов транспорта. В ситуациях, когда перевозка грузов осуществляется на терминал и с терминала двумя различными видами транспорта, для оператора не составляет труда установить момент, когда правовой статус грузов перестает регулироваться режимом, применимым к одному виду транспорта, и подпадает под действие режима, регулирующего другой вид транспорта.

29. После обсуждения альтернатив I, 2 и 3 было внесено предложение принять решение в виде следующей формулировки:

> "Ответственность оператора за убытки, являющиеся результатом утраты или повреждения груза в соответствии с настоящим [Законом] [настоящей Конвенцией] ограничивается суммой, не превышающей [920] расчетных единиц за упаковку или другую грузовую единицу или [2, 75] расчетных единиц за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая из этих сумм больше. Вместе с тем, если груз находится в процессе международной перевозки, которая по условиям контракта на перевозку не предполагает перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей [8,33] расчетных единиц за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза".

Отмечалось, что данное предложение в целом соответствует подходу, используемому в Конвенции о смешанных перевозках. (См., тем не менее, пункты 34 и 35, ниже).

30. Это предложение как приемлемый компромисс получило поддержку. В качестве возражения отмечалось, что пределы, которые будут применяться при отсутствии перевозки морем, приведут к несоразмерности выплаты компенсации перевозчикам или лицам, имеющим имущественные права на грузы, перевозимые по воздуху. Отмечалось также, что, согласно данному предложению, применимые к оператору пределы будут зависеть от условий контракта на перевозку, стороной которого оператор не является. Кроме того, во многих случаях оператор не будет знать, перевозились ли или будут перевозиться грузы морем, и поэтому ему будет неизвестно, какой предел применим к нему - верхний или нижний. В ответ на это мнение указывалось, что вопрос о том, какой предел должен применяться в отношении конкретной партии груза - нижний или верхний, возникает лишь в том случае, когда имеет место повреждение груза и в связи с этим предъявляется иск. Этот вопрос не возникает в связи со страхованием со стороны оператора, поскольку он получит всестороннюю страховку, покрывающую его общую ответственность, а не только его ответственность в отношении конкретной партии груза. В том случае, когда имеет место ущерб

и предъявляется иск, истцу придется доказать, что груз не участвовал в перевозке морем и что следует применять верхний предел.

31. К концу обсуждения этого вопроса одни делегации предпочитали наличие единого предела, другие поддерживали предложение, изложенное в пункте 29, выше, а третьи придерживались мнения о том, что предел, применимый в отношении оператора, должен зависеть в большей степени от вида транспорта, которым осуществляется перевозка груза на терминал и с терминала; по их мнению, например, помимо пределов, содержащихся в предложении, можно предусмотреть отдельный предел, который должен применяться в том случае, когда перевозка грузов осуществляется по воздуху.

32. Рабочая группа решила предварительно принять прелложение, изложенное в пункте 29, выше. Вместе с тем признавалось, что данное решение не исключает возможность возвращения Рабочей группы к рассмотрению этого вопроса позднее. Признавалось также, что указанные в предложении суммы, определяющие пределы ответственности, следует считать предварительными и что они должны быть заключены в квадратные скобки. На форуме, где будут приняты данные единообразные нормы, будут рассмотрены эти суммы и их адекватность применительно к перевозчикам, использующим различные виды транспорта, и лицам, имеющим имущественные права на грузы, перевозка которых осуществляется этими видами транспорта.

33. В ходе последующего обсуждения выражалось мнение, что в случае, когда в результате утраты или повреждения одного груза в партии снижается ценность других грузов в этой же партии, которые не были утрачены или повреждены, предел ответственности устанавливается с учетом всех грузов, а не только утраченного или поврежденного груза. В качестве образца была предложена статья 22(2) (b) Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 год) с поправками, внесенными в нее в соответствии с Гаагским протоколом 1955 года. Вместе с тем отмечалось, что желаемый результат может быть достигнут и при использовании предложенной в пункте 29,выше, формулировки, которая соответствуем формулировке конвенций о других видах перевозок.

34. При рассмотрении пункта 4 Рабочая группа изучила вопрос о том, следует ли предел ответственности, устанавливаемый на основе учета количества упаковок или грузовых единиц, сохранять в положении, изложенном в пункте 29, выше. Указывалось, что решение вопроса о том, что считается упаковкой или грузовой единицей, на практике связано со значительными трудностями. Хотя в пункте 4 предпринимается попытка рассмотреть некоторые из этих проблем, одного такого положения, возможно, будет недостаточно. В единообразные нормы, возможно, будет необходимо включить также некоторые положения, касающиеся документа, который выдается оператором, например, положения по таким вопросам, как включение в документ записи с указанием числа упаковок или грузовых единиц и юридических последствий включения такой записи. Указывалось также, что оператору будет неизвестно и он не сможет проверить, сколько упаковок находится в контейнере. Поэтому в единообразные нормы, возможно, также следует включить положения, касающиеся юридических последствий оговорок, включенных оператором в документ в том случае, когда запись о числе упаковок и грузовых единиц делается на основе информации, которая представляется оператору его клиентом и проверить которую оператор не может. Включение таких положений усложняет характер выдаваемого оператором документа, который должен быть как можно более простым. Кроме того, указывалось, что практическое значение предела, который устанавливается на основе учета числа упаковок или грузовых единиц, не является столь важным.

35. Соответственно была достигнута общая договоренность не сохранять упоминание о пределе, устанавливаемом на основе учета числа упаковок или грузовых единиц, и исключить ссылки на такой предел из положения, изложенного в пункте 29, выше.

Пункт 2

36. Согласно одному мнению, до принятия решения о сумме, являющейся пределом ответственности оператора за задержку, следует дополнительно изучить факторы коммерческого характера, связанные с этим вопросом, с тем чтобы установить приемлемую и соответствующую сумму. Вместе с тем отмечалось, что объем и размеры убытков, обусловленных задержкой, отличаются от убытков, понесенных в результате утраты или повреждения груза, и что выбор конкретного предела ответственности в отношении убытков, причиненных задержкой, будет, в силу необходимости, носить несколько произвольный характер. Кроме того, установление суммы предела ответственности за задержку не представляет столь большого значения, особенно ввиду того, что после задержки в течение конкретного периода времени оператор будет нести ответственность за утрату груза. Тем не менее желательно установить какой-либо предел ответственности за задержку.

Выражалось мнение, что установление предела на том же уровне, что и для перевозчика, согласно Гамбургским правилам и Конвенции о смешанных перевозках, будет достаточным, т.е. в размере 2 I/2-кратного вознаграждения, выплачиваемого оператору за его услуги в отношении задержанного груза. После обсуждения этот предел был принят Рабочей группой в качестве основы для ее будущей работы.

37. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли предусматривать, что ответственность оператора за задержку ограничивается также в той мере, что сумма должна "не /превышать/ общую сумму такого вознаграждения, выплачиваемого оператору по контракту или соглашению с его клиентом". Согласно одному мнению, такое ограничение излишне и может привести к возникновению дополнительных трудностей при его применении. Согласно другой точке зрения, такое ограничение желательно, и в его основе может лежать общая сумма вознаграждения, выплачиваемого оператору его клиентом. Отмечалось, что в некоторых случаях контракт оператора с его клиентом распространяется на несколько отдельных партий груза на относительно длительный срок. В целом признавалось, что общий предел ответственности не должен основываться на общей сумме вознаграждения, выплачиваемого по такому контракту; он должен основываться на вознаграждении, выплачиваемом в отношении груза, наиболее непосредственным образом связанного с задержкой. Было внесено предложение выразить общий предел ответственности путем исключения последней фразы, содержащейся в настоящее время в пункте 2 ("но не превышающей общую сумму такого вознаграждения, уплачиваемого оператору по контракту или соглашению с его клиентом"), и замены ее фразой типа "но не превышающей общую сумму такого вознаграждения в отношении грузов, на доставку которых была получена соответствующая просьба". Вместе с тем отмечалось, что задержка доставки части партии, возможно, приведет к снижению ценности всей партии груза. Поэтому выражалось мнение, что такой предел должен основываться на сумме вознаграждения в отношении всей партии. После обсуждения, по мнению большинства, предлагалось заменить упомянутую выше фразу в пункте 2 фразой "но не превышающей общую сумму такого вознаграждения в отношении партии, частью которой являются данные грузы".

Пункт 3

38. Пункт 3 был признан приемлемым.

Пункт 4

39. Была достигнута договоренность, что с учетом решения не сохранять предел ответственности, устанавливаемый на основе числа упаковок или грузовых единиц, необходимость в пункте 4 отпадает.

Пункт 5

40. Выражалось мнение, что мысль о том, что оператор может согласиться на установление более высоких пределов ответственности, подразумевается в статье I3 (2) и что пункт 5 следует исключить. Однако, согласно другой точке зрения, было бы полезно отдельно выразить мысль, изложенную в пункте 5. Соответственно было принято решение сохранить пункт 5.

Пункт 6

4I. Рабочая группа согласилась, что с учетом статьи I6 необходимость в пункте 6 отпадает.

Статья 7

Пункт I

42. Рабочая группа сочла пункт I приемлемым.

Пункт 2

43. Было высказано мнение, что лицо, используемое оператором (то есть служащий, агент или другое лицо, услуги которого оператор использует), должно иметь право воспользоваться средствами правовой защиты и пределами ответственности в соответствии с единообразными нормами, даже если оно не действовало в рамках своих служебных обязанностей. Однако преобладающее мнение сводилось к тому, что данное лицо должно обладать таким правом только в том случае, если докажет, что действовало в рамках своих служебных обязанностей.

44. Было отмечено, что, возможно, нецелесообразно характеризовать отношения между оператором и каким-либо другим лицом, помимо служащего или агента, услуги которого оператор использует как "найм". Было предложено ссылку в этом пункте на рамки служебных обязанностей изменить таким образом, чтобы она читалась, например, так: "если он докажет, что действовал в рамках сферы действия своего контракта".

Пункт 3

45. Была поставлена под вопрос необходимость сохранения пункта 3, поскольку результат, на который рассчитан этот пункт, достигается в пунктах I и 2. Однако большинство высказалось за то, что этот пункт является полезным и должен быть сохранен.

46. Было высказано мнение, что ссылка на исключение к пункту 3 должна охватывать не только случаи, рассматриваемые в статье 8 единообразных норм, но и случаи, рассматриваемые в статьях 6(5) и I3(2). Однако, согласно другой точке зрения, нынешняя формулировка пункта 3 почти полностью повторяет формулировку Гамбургских правил и Конвенции о смешанных перевозках грузов, и ее не следует менять. Необходимо сделать специальную ссылку на статьи 6(5) и I3(2). В этой связи было достигнуто общее соглашение сохранить пункт 3 в его нынешней формулировке.

Статья 8

Пункт I

47. Было высказано мнение, что оператор должен терять право пользоваться пределами ответственности по смыслу единообразных норм только в том случае, если будет доказано, что сам оператор действовал преднамеренно или безответственно; вот почему следует исключить ссылку на служащих оператора в пункте I. В поддержку этого мнения было заявлено, что оператор нередко не имеет возможности предотвратить преднамеренные или безответственные действия нанятых им лиц и что в этой связи на него не следует возлагать неограниченную ответственность за эти действия. Более того, пределы ответственности должны быть относительно определенными, и возможность их нарушения должна существовать только в крайнем случае. Результатом неуверенности в применении пределов ответственности может явиться двойное страхование, поскольку оператор должен будет нести возможную ответственность с превышением над пределами, и владелец груза должен будет застраховать груз от возможной утраты, превышающей пределы. Было отмечено также, что возможность менять пределы только в том случае, если сам оператор действует преднамеренно или безответственно, будет соответствовать подходу, принятому в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, I924 год), с поправками, внесенными Протоколом, подписанным в Брюсселе 23 февраля I968 года (Гаагско-висбийские правила), Гамбургских правилах и Конвенции о смешанных перевозках грузов.

48. Согласно другой точке зрения, оператор должен терять право на использование пределов ответственности не только в том случае, если он действовал преднамеренно или безответственно, но и в том случае, если его служащие действовали аналогичным образом. В поддержку этой точки зрения было заявлено, что, во-первых, оператором выступает, как правило, организация, являющаяся независимым юридическим лицом. В таком случае только действия старшего руководства оператора будут рассматриваться в качестве действия оператора. Однако в большинстве случаев утрата или повреждение обусловлены действиями служащих, которые фактически и выполняют операции по обработке грузов. Вот почему положения, предусматривающие, что пределы ответственности могут быть изменены только в том случае, если оператор сам действует преднамеренно или безответственно, не будут иметь никакого эффекта. В противовес этому мнению было отмечено, что бывают случаи, когда утрата или повреждение могут возникнуть в результате преднамеренных или безответных действий старшего руководства. Во-вторых, отмечалось, что международные конвенции, касающиеся морских перевозок, в которых перевозчик не теряет право на использование предела ответственности из-за действий его служащих, не должны служить примером для единообразных норм, поскольку морской перевозчик может контролировать действия капитана судна и других служащих в меньшей степени, чем оператор терминала может контролировать действия своих служащих. В-третьих, указывалось, что если оператор должен лишиться права использовать предел ответственности в силу действия его служащих, это будет стимулировать его на то, чтобы с большей тщательностью подбирать служащих.

49. Согласно третьей точке зрения, оператор должен лишаться права использовать предел ответственности только в том случае, если его служащие действуют преднамеренно или безответственно, а также если его агенты и другие лица, услуги которых он использует, поступают аналогичным образом. Если проводить различие между служащими и другими лицами, услугами которых

пользуется оператор, истцу будет трудно доказать, какое лицо действовало преднамеренно или безответственно.

50. Большинство выступивших ораторов поддержали вторую или третью точки зрения. Учитывая важность и сложность данного вопроса, была достигнута договоренность не принимать окончательного решения на нынешней сессии, а оставить пункт I в его нынешней формулировке и вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии.

Пункт 2

51. Было высказано мнение, что пункт 2 следует исключить. Указывалось, что этот пункт может поставить оператора в положение неограниченной ответственности в случае преднамеренных или безответственных действий лиц, услуги которых он использует, а это будет не совсем правильно в случае, если в конечном итоге будет решено в связи с пунктом I позволить менять предел ответственности только тогда, когда сам оператор действует преднамеренно или безответственно. Это может случиться,например, в том случае, когда возбуждается иск против лица, услугами которого оператор пользуется, в отношении повреждения, причиненного в результате преднамеренных или безответственных действий этого лица, которое в этой связи не будет иметь право ограничивать свою ответственность, и оператор будет компенсировать этому лицу ущерб, который он должен оплатить. Однако отмечалось, что в некоторых правовых системах лицо, которое действует преднамеренно или безответственно, не сможет предъявить иск своему нанимателю, и такое поведение не затронет право нанимателя ограничивать свою ответственность. Кроме того, отмечалось, что пункт 2 является ненужным, поскольку в большинстве случаем истец возбуждает свой иск против оператора, а не против лица, услугами которого тот пользуется.

52. Согласно еще одной точке зрения, пункт 2 следует сохранить. Было заявлено, что этот пункт необходим для обеспечения общей взаимосвязи между статьей 7 и статьей 8. В случае иска против оператора оператор может ограничить свою ответственность по смыслу статей 6 и 7(I). Однако статья 8(I) допускает в ряде случаев ломку пределов ответственности. Если иск будет предъявлен непосредственно лицу, услугами которого пользуется оператор, статья 7(2) предоставит ему право применить предел ответственности и средства правовой защиты, предоставляемые оператору в соответствии с единообразными нормами. Статья 8(2) необходима для того, чтобы закончить эту цепочку положением, допускающим в ряде случаев ломку пределов ответственности, предоставленных этому лицу.

53. Согласно еще одной точке зрения, положения статьи 8 необходимо слить с положениями статьи 7. В противовес этому мнению было отмечено, что структура статей 7 и 8 аналогична структуре Гамбургских правил и Конвенции о смешанных перевозках грузов. Вместе с тем отмечалось, что статья 8 Гамбургских правил является результатом ряда компромиссов, которые устраняют возможность для перевозчиков выдвигать свои возражения в случае небрежности при мореплавании, и подход, принятый в этой статье, возможно,нецелесообразно использовать в единообразных нормах об ответственности операторов транспортных терминалов; таким образом, до принятия решения по статье 8 единообразных норм необходимо будет пересмотреть всю политику, согласно которой пределы ответственности не могут быть превышены.

54. Было высказано еще одно мнение о том, что решение в отношении пункта 2 зависит от того, какое решение будет принято в отношении пункта I. Другими словами, в той мере, в какой исключение из пункта I будет сделано в отношении служащих, агентов и других лиц, услугами которых оператор пользуется, в такой же степени они должны быть включены в пункт 2.

55. Было высказано еще одно мнение в том плане, что поскольку оператор несет ответственность за действия лиц, услугами которых он пользуется, единообразные нормы должны предоставлять право предъявлять иск только оператору.

56. Рабочая группа постановила сохранить пункт 2 в его нынешней формулировке. Однако она отметила, что, учитывая взаимосвязь между пунктами I и 2, возможно, потребуется пересмотреть пункт 2 в зависимости от того решения, которое в конечном итоге будет принято в отношении пункта I.

Статья 9

57. Рабочая группа пришла к общему мнению о том, что в единообразные нормы следует включить положения, касающиеся опасных грузов. Кроме того, она согласилась в принципе с тем, что если опасный груз был сдан оператору без должного уведомления о его опасном характере, оператор должен иметь возможность принять любые меры предосторожности, которых могут потребовать

обстоятельства, с тем чтобы предотвратить угрозу причинения этим грузом ущерба имуществу или лицам, включая обеспечение особых методов обработки или складирования груза, а также его уничтожение или ликвидацию при чрезвычайных обстоятельствах. В таких случаях к оператору не должно предъявляться требование об уплате компенсации за повреждение или уничтожение такого груза. Более того, оператору следует компенсировать убытки, причиненные опасным грузом, включая понесенные им расходы по принятию вышеупомянутых мер предосторожности. Вместе с тем, мнения разделились в вопросе о том, в какой степени единообразные нормы должны рассматривать эти аспекты.

58. Рабочая группа рассмотрела два альтернативных варианта статьи 9, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.II/WP.58. Высказывались мнения в поддержку варианта I, поскольку он соответствует многим международным транспортным конвенциям и во многом отвечает аналогичным статьям Гамбургских правил и Конвенции о смешанных перевозках. Однако в соответствии с другой точкой зрения вариант I является неприемлемым, поскольку он налагает на грузоотправителя различные обязательства, включая обязательства, связанные с маркировкой, обозначением, упаковкой и документацией при перевозках опасных грузов. Он предусматривает также, что грузоотправитель должен нести ответственность перед оператором за все убытки, причиненные опасным грузом. Налагать на грузоотправителя обязательства и ответственность нецелесообразно, поскольку во многих случаях между грузоотправителем и оператором не существует никаких договорных взаимоотношений, и на практике они зачастую далеко отстоят друг от друга в транспортной цепи. Кроме того, в единообразных нормах не следует рассматривать эти вопросы. Обязанности грузоотправителя в отношении маркировки, обозначения, упаковки и документации при перевозке опасных грузов устанавливаются международными конвенциями, касающимися перевозок и опасных грузов; ответственность грузооправителя за ущерб, причиненный опасным грузом, также рассматривается в таких конвенциях и в национальном законодательстве.

59. Большинство членов Рабочей группы одобрило подход, отраженный в варианте 2, поскольку этот вариант является менее сложным, чем вариант I, и не возлагает на грузоотправителя каких-либо обязательств или ответственности. Его преимуществом является то, что он вынуждает грузоотправителя соответствующим образом маркировать, обозначить, упаковать и задокументировать опасные грузы, не возлагая на грузоотправителя непосредственной обязанности сделать это.

60. Было предложено включить содержание пункта (2) варианта I в текст варианта 2. В этой связи Рабочая группа рассмотрела следующий предложенный текст:

> "Если опасный груз сдается оператору без маркировки, обозначения, упаковки или документов, требуемых в соответствии с любой применимой международной, национальной или иной нормой права или в соответствии с любым правилом, касающимся опасных грузов, и если в тот момент, когда груз был ему сдан, оператор не знал иным образом об опасном характере груза, он имеет право:
>
> a) принять все меры предосторожности, которых могут потребовать обстоятельства, в том числе /когда груз представляет собой фактическую угрозу для любого лица или имущества/ уничтожить груз, обезвредить его или ликвидировать его с помощью каких-либо других средств без уплаты компенсации за причиненный грузу ущерб или за уничтожение груза в результате таких мер предосторожности, и
>
> b) получить компенсанцию за любой ущерб, причиненный таким грузом, включая, в частности, ущерб, причиненный собственности оператора, расходы оператора по принятию мер, упомянутых в подпункте (a), а также любую ответственность оператора перед другим лицом в связи с убытками или ущербом, причиненным опасным грузом".

61. Высказывалось мнение, согласно которому этот предложенный текст является слишком неточным, поскольку в нем указывается на обязательство маркировать, обозначать, упаковывать и документировать опасный груз, а также компенсировать оператору ущерб, причиненный этим грузом, без конкретного указания на то, на кого возлагаются эти обязательства. Тем не менее, по мнению большинства, общий подход, отраженный в этом предложении, является приемлемым.

62. В отношении подпункта (a) предложенного текста было в общем решено сохранить слова, содержащиеся в квадратных скобках. При сохранении этих слов право оператора уничтожить или ликвидировать опасный груз без уплаты компенсации будет ограничено только теми случаями, когда такие меры необходимы.

63. Было предложено вновь обсудить фразу "любая применимая международная национальная или иная норма права". В контексте предложенного текста употребление этих слов противоречит употреблению слов "применимое право" в других местах единообразных норм, поскольку последнее выражение относится к нормам, применимым к взаимоотношениям между оператором и его клиентом. Далее предлагалось изменить упомянутую формулировку в предложенном тексте на следующую: "любое право, применимое к сторонам". Однако при условии замены слов "фактическую угрозу" на слова "непосредственную опасность" подпункт (a) был сочтен приемлемым в существующей формулировке.

64. Высказывалось предложение исключить подпункт (b), поскольку вопрос о компенсации, уплачиваемой оператору, следует оставить на усмотрение национального законодательства. Однако преобладало мнение о том, что этот подпункт следует сохранить, возможно, изменив его формулировку.

65. После обсуждения в целом было согласовано, что в этом подпункте следует наделить оператора правом получить "возмешение за все расходы оператора по принятию мер, упомянутых в подпункте (a)", а ссылку на компенсацию за другие виды ущерба исключить. Вместе с тем подчеркивалось, что последняя поправка не означает, что оператору не должен компенсироваться такой ущерб; этот вопрос скорее должен регламентироваться применимым правом. Высказывались возражения против исключения ссылки на компенсацию за другие виды ущерба, причиненного оператору.

Статья 10

Пункт 1

66. Достигнуто общее мнение относительно того, что в единообразных нормах оператору следует предоставить право удерживать груз а связи с издержками и исками, имеющими отношение к услугам, выполненным оператором в отношении этого груза. Высказывалось мнение, что право удержания должно распространяться только на те грузы, к которым относятся издержки и иски, но не на другие грузы этого же заказчика, к которым эти издержки и иски не относятся. В соответствии с другим мнением распространение права удерживать этот другой груз должно даваться с согласия заказчика. Однако отмечалось, что соглашение между сторонами о расширении права оператора удерживать груз может вступить в конфликт с национальным законодательством, которое налагает ограничение на такое соглашение, например, с законами, касающимися договоров о присоединении. Преобладающая точка зрения состояла в том, что оператор и его заказчик должны иметь возможность расширить на основании соглашения право оператора удерживать груз, если такое соглашение действительно в соответствии с примененным национальным законодательством. Соответственно было решено изменить второе предложение пункта 1 следующим образом: "Однако ничто в настоящей Конвенции не влияет на действительность в соответствии с национальным законодательством любого договорного соглашения, расширяющего обеспечительное право оператора в отношении груза".

Пункт 2

67. Пункт 2 был признан приемлемым.

Пункт 3

68. Было достигнуто общее мнение относительно того, что оператор должен иметь право продать груз, в отношении которого он имеет право удержания. Выражалось мнение, что для достижения единообразия единообразные нормы должны предоставлять это право оператору во всех случаях. Однако отмечалось, что право продажи в некоторых национальных правовых системах отсутствует. Преобладающая точка зрения состояла в том, что оператор может пользоваться правом продажи только в той степени, в которой это допускается законодательством территории, где он оказывал свои услуги. В этой связи упоминалось о проблемах, которые могут возникнуть в федеративных государствах,где компетенция в отношении регулирования вопросов торговли распределяется между центральным правительством и федеральными властями.

69. Отмечалось, что определение груза, которое содержится в тексте статьи 1, подготовленном Рабочей группой на ее девятой сессии 6/, включает контейнеры, прицепы, шасси, баржи и другие аналогичные средства транспортировки или затаривания. Во многих случаях эти средства принадлежат сторонам, не являющимся владельцами груза, транспортируемого с помощью этих средств. Например, значительная часть контейнеров, используемых при транспортировке, принадлежит частным арендным компаниям. Отмечалось также, что операторам иногда передаются железнодорожные

вагоны, и был задан вопрос о том, распространяется ли на них определение груза и, следовательно, распространяется ли на них право продажи.

70. Высказывалось общее мнение, что владельцы средств транспортировки или затаривания должны быть защищены при осуществлении оператором своего права продажи. Согласно одной точке зрения эти средства следует исключить из сферы применения статьи 10. В соответствии с другой точкой зрения оператор может осуществлять свое право продажи какого-либо средства только с согласия его владельца на такую продажу. Однако преобладающее мнение состояло в том, что оператор должен уведомлять владельца средства о намеченной продаже, с тем чтобы дать ему возможность принять меры для защиты своих интересов. В этой связи предлагалось изменить второе предложение пункта 3, в котором предусматривается, что оператор должен принять соответствующие меры, с тем чтобы уведомить владельца груза о намеченной продаже, включив в него требование о том, что оператор также должен принять соответствующие меры уведомления владельца "средства транспортировки или затаривания, например, контейнера, в котором груз транспортируется или хранится". Однако высказывалось мнение, что нет необходимости конкретно указывать владельца этого средства в дополнение к владельцу груза, поскольку это средство включено в определение "груза", сформулированное Рабочей группой на ее девятой сессии. Вполне достаточно заменить слово "владелец", которое в настоящее время содержится во втором предложении пункта 3, словом "владельцы". Однако это предложение не было принято.

71. Отмечалось, что оператор не во всех случаях может идентифицировать и уведомить владельца груза, который намечено продать. Кроме того, во многих случаях могут существовать другие лица, помимо владельца, которые имеют экономическую заинтересованность в этом грузе. Поэтому высказывалось мнение о необходимости того, чтобы оператор уведомлял о намеченной продаже не только владельца груза, но и лицо, от которого оператор получил этот груз. В соответствии с другой точкой зрения оператор должен также уведомлять лицо, которое имеет право на получение груза от оператора. Однако была выражена озабоченность по поводу того, что расширение категории лиц, подлежащих уведомлению, усложнит задачи оператора, а также увеличит риск того, что он может оказаться не в состоянии уведомить какое-либо лицо, которое должно получить уведомление, что лишит оператора возможности осуществить право продажи. После обсуждения было достигнуто общее мнение относительно того, что оператора следует обязать принять разумные меры, с тем чтобы уведомить владельца груза, лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное получить груз от оператора.

72. Было достигнуто общее мнение относительно того, что оператор должен отчитываться о поступлениях от продажи. Однако указывалось, что в некоторых правовых системах продажа производится судебными органами, и эти органы, а не сторона, в пользу которой груз был продан, распределяет выручку. Что касается вопроса о лицах, перед которыми оператор должен отчитаться, то высказывалось мнение, что этот вопрос должен регулироваться национальным законодательством. После обсуждения было принято решение изменить третье предложение пункта 3 следующим образом: "Оператор соответствующим образом отчитывается о той части выручки от продажи, которая получена им сверх суммы причитающихся оператору поступлений и разумных расходов по осуществлению продажи".

73. Что касается заключительного предложения пункта 3, то был затронут вопрос о том, следует ли в единообразных нормах предусматривать право продажи, осуществляемой в соответствии с процедурами, указанными в национальном законодательстве. Было выражено мнение, что если в нормах это не будет предусмотрено, но в них придется изложить подробные процедуры осуществления такой продажи, а это нежелательно. В нормах предпочтительно просто зафиксировать, как и в последнем предложении пункта 3, правило выбора закона для определения той правовой системы, нормы которой должны регулировать процедуры осуществления права продажи. Было выражено мнение, что эта цель уже достигнута в первом предложении, где предусматривается, что право продажи должно осуществляться "в соответствии с" законодательством той территории, где оператор оказывал свои услуги, и что заключительное предложение следует опустить. После обсуждения было принято решение сохранить заключительное предложение и опустить из первого предложения слова "и в соответствии с".

74. После вышеупомянутого обсуждения было достигнуто общее согласие относительно целесообразности снятия квадратных скобок, в которые заключен пункт 3, и сформулировать этот пункт следующим образом:

> "3) Для получения суммы, необходимой для удовлетворения своего иска, оператор имеет право продать груз, в отношении которого он использовал право удержания, предусмотренное в настоящей статье, в пределах, допускаемых законодательством территории, где

/обеспечивалась сохранность грузов и производились операции/. До осуществления любого права продажи груза оператор принимает разумные меры, с тем чтобы уведомить о намечаемой продаже владельца груза лицо, от которого оператор получил его, и лицо, уполномоченное получить груз от оператора. Оператор соответствующим образом отчитывается о той части выручки от продажи, которая получена им сверх суммы причитающихся оператору поступлений и разумных расходов на осуществление продажи. В других случаях право продажи осуществляется в соответствии с законодательством той территории, где /обеспечивалась сохранность грузов и производились операции/".

Статья II

Пункт I

75. Было высказано мнение о том, что указанный в пункте I срок, в течение которого оператору должно быть сделано уведомление об очевидной утрате или повреждении груза (то есть не позднее рабочего дня, следующего за днем сдачи груза лицу, управомоченному принять поставку), является, возможно, в некоторых случаях слишком коротким и что предпочтительнее было бы установить срок в три рабочих дня. Тем не менее, Рабочая группа сочла пункт I приемлемым в его существующей формулировке.

Пункт 2

76. Было высказано мнение о том, что срок для уведомления оператора о неочевидной утрате или повреждении должен начинаться с того дня, когда груз был сдан лицу, управомоченному принять поставку. Это даст возможность оператору знать, когда истек срок, предусмотренный для уведомления, и когда вступили в силу "prima facie" последствия неуведомления. Такой определенности существовать не будет в том случае, если срок для уведомления будет начинаться в день прибытия груза к месту конечного назначения, поскольку оператор не всегда будет знать, когда это произошло.

77. Вместе с тем, по мнению большинства, срок для уведомления должен начинаться в тот день, когда груз прибыл к месту конечного назначения. В поддержку этой точки зрения указывалось, что только в этот день будет произведен осмотр груза и можно будет обнаружить утрату или повреждение и уведомить о них оператора. Было согласовано, что продолжительность срока для уведомления должна составлять семь дней.

78. Для того чтобы защитить оператора в тех случаях, когда груз прибывает к месту конечного назначения лишь по истечении значительного времени после того, как он был отправлен с терминала оператора, уведомление в любом случае должно быть сделано в течение более длительного периода времени, например, в течение 45 дней, начиная с того дня, когда груз был сдан лицу, управомоченному принять поставку. Это обеспечит для оператора некоторую определенность в отношении того, когда вступили в силу "prima facie" последствия неуведомления. Вместе с тем высказывались возражения против того, чтобы предусматривать такой общий срок для уведомления.

79. Рабочая группа согласилась исключить последнее предложение пункта 2, заключенное в квадратные скобки.

80. Рабочая группа согласовала следующий текст пункта 2:

"2) Когда утрата или повреждение не являются очевидными, положения пункта I 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, чем через 45 календарных дней после дня сдачи груза лицу, управомоченному принять поставку".

81. Было отмечено, что согласованная продолжительность сроков для уведомления не соответствует продолжительности сроков для уведомления, предусмотренных в Варшавской конвенции с поправками, внесенными Гаагским протоколом.

Пункты 3 и 4

82. Пункты 3 и 4 были сочтены приемлемыми.

Пункт 5

83. В целом было сочтено, что в единообразные нормы следует включить требование о том, чтобы оператору делалось уведомление о задержке в сдаче груза. В целом было согласовано, что в нормах следует предусмотреть, что никакая компенсация за ущерб, вызванный задержкой в сдаче груза, не выплачивается оператором, если уведомление о такой задержке не было сделано ему в течение установленного периода времени.

84. Было высказано мнение о том, что срок, в течение которого должно быть сделано уведомление о задержке, должен начинаться с того дня, когда груз прибыл к месту конечного назначения с тем чтобы это соответствовало подходу, принятому в пункте 2. Вместе с тем, по мнению большинства, этот срок должен начинаться с того дня, когда груз был сдан лицу, управомоченному принять поставку. В поддержку этой точки зрения отмечалось, что было бы логично, если бы предусмотренный срок для уведомления о задержке в сдаче груза начинался с момента сдачи, а не с того момента, когда груз прибыл к месту своего конечного назначения.

85. Что касается продолжительности срока для уведомления о задержке, то высказалось мнение о том, что в единообразных нормах следует установить 60-дневный срок, предусмотренный в Гамбургских правилах и в Конвенции о смешанных перевозках. Вместе с тем, по мнению большинства, ввиду статичного характера груза на терминале оправданным является менее продолжительный срок в 21 день.

Пункт 6 (a)

86. Рабочая группа согласилась с тем, что положение пункта 6 (a), касающееся формы уведомления, должно применяться ко всем уведомлениям и запросам, которые должны делаться в соответствии с единообразными нормами, и что положение, имеющее столь широкое применение, следует включить в статью 1. Это решение было, однако, пересмотрено при рассмотрении Рабочей группой статьи 1 (см, пункты 136-140 ниже).

Пункт 6 (b)

87. Рабочая группа согласилась исключить положение пункта 6 (b), поскольку оно касается вопросов, выходящих за пределы сферы действия единообразных норм.

Статья 12

Пункт 1

88. Отмечалось, что в некоторых правовых системах срок исковой давности может быть прерван в связи с иными обстоятельствами, нежели начало судебного или арбитражного разбирательства. Соответственно предлагалось предусмотреть в единообразных нормах, что срок исковой давности, указанный в пункте 1, может прерываться в силу применимого национального права. Однако, по мнению большинства, данный пункт следует сохранить в существующей формулировке, с тем чтобы была установлена единообразная норма в отношении таких обстоятельств, при которых может прерываться срок исковой давности.

Пункты 2, 3 и 4

89. Пункты 2, 3 и 4 были признаны приемлемыми.

Пункт 5

90. Было выражено мнение, что пункт 5 является ненужным и что его следует опустить. Однако мнение большинства состояло в том, что, поскольку перевозчику или другому лицу может быть предъявлен иск со стороны грузовладельца даже после истечения предусмотренного в пункте 1 срока исковой давности для исков против оператора, данный пункт необходим, с тем чтобы позволить перевозчику или другому лицу предъявить регрессный иск против оператора, несмотря на истечение этого срока исковой давности.

91. Было выражено мнение, что 90-дневный срок, упомянутый в пункте 5, должен начинаться, когда начато разбирательство против перевозчика или другого лица, желающего предъявить регрессный иск. На основании этого положения перевозчик или другое лицо будет располагать временем для предъявления отдельного регрессного иска против оператора или смогут привлечь

оператора к разбирательству, возбужденному против него, если то или иное допустимо в силу соответствующих процессуальных норм национального права. Если 90-дневный срок начинается лишь после того, как лицо, предъявляющее регрессный иск, признается ответственным, срок, в течение которого оператору может предъявляться регрессный иск, будет слишком продолжительным. Однако, согласно другому мнению, было бы приемлемым, чтобы этот 90-дневный срок начинался в тот момент, когда перевозчик или лицо, предъявляющее регрессный иск, признается ответственным при разбирательстве дела против него самого или когда он урегулировал иск, на котором было основано такое разбирательство, если оператор был соответствующим образом уведомлен о том, что против лица, предъявляющего регрессный иск, было начато разбирательство. Участники, выступавшие против такого требования об уведомлении, отмечали, что не являющийся специалистом в этой области юрист, представляющий перевозчика или другое лицо, против которого был предъявлен иск и которое может предъявить регрессный иск против оператора, может не знать о необходимости уведомления оператора об этом иске.

92. После обсуждения было решено сохранить пункт 5, включая слова, заключенные в квадратные скобки, изменить слова "или лицо" словами "или другое лицо" и добавить в конце пункта примерно следующую формулировку:

> "... при том условии, что оператор получил соответствующее уведомление о любом иске против перевозчика или другого лица, который может привести к регрессному иску против оператора".

93. Рабочая группа решила, что содержащаяся в пункте 5 ссылка на момент урегулирования иска, на котором было основано разбирательство против лица, предъявляющего регрессный иск, относится к урегулированию иска после начала разбирательства.

Статья 13

94. Статья 13 была признана приемлемой.

95. Отмечалось, что операции по наземной обработке груза одной авиакомпании часто выполняются другими авиакомпаниями или специальными грузовыми компаниями, действующими в аэропорту на основании договоров, по которым сторона, выполняющая операции по наземной обработке груза, возмещает авиакомпании ущерб в случае предъявления иска последней грузовладельцем. На основании этих договоров пределы ответственности стороны, предоставляющей компенсацию, аналогичны пределам, предусмотренным системой Варшавской конвенции. Отмечалось, что такие договоренности не противоречат единообразным нормам. Даже если на сторону, выполняющую операции по наземной обработке грузов, будут распространяться согласно статье 6 единообразных норм меньше пределы ответственности, чем пределы, установленные в ее договоре с авиакомпанией, она сможет согласно статье 13 (2) установить для себя более высокие пределы.

96. В связи с пунктом 2 отмечалось, что оператор не может уменьшить свою ответственность или обязательства согласно данным нормам, даже если он увеличит другие обязательства или ответственность.

97. Было выражено мнение, что пункт 2 следует опустить, поскольку, не позволяя перевозчику также увеличивать свою ответственность, данный пункт устанавливает различный режим для операторов и перевозчиков. Однако отмечалось, что перевозчики могут увеличивать свою ответственность на основании применимых к ним международных конвенций.

Статья 14

98. Высказывалось мнение, что статья 14 не является достаточно эффективным средством для достижения единообразия при толковании единообразных норм. Указывалось, что в данной статье следует также предусмотреть, что доклады Рабочей группы и Комиссии, касающиеся разработки единообразных норм, должны использоваться как руководство для их толкования. В противовес этому указывалось, что подготовительная работа по выработке правового текста представляет собой лишь одно из руководств для толкования и что их роль в различных правовых системах не одинакова. После обсуждения было достигнуто общее мнение о том, что статья 14 является приемлемой в своей существующей формулировке, если единообразные нормы будут приняты в форме конвенции.

99. Было выражено мнение, что желательно также разработать механизм для содействия достижению единообразия, если единообразные нормы будут приняты в форме типового закона. Было достигнуто общее согласие с тем, что в доклад той сессии Комиссии, на которой будет принят типовой закон, следует включить рекомендацию о том, что при применении типового закона

государствам следует учитывать его международный характер и желательность содействия достижению единообразия на международном уровне в отношении толкования вопросов, затрагиваемых в типовом законе.

Статья I5

I00. Выражалось мнение о том, что если единообразные нормы будут приняты в форме конвенции, слова "или на основании какого-либо закона /этого государства/ /такого государства/, касающегося международной перевозки грузов" следует опустить, поскольку в случае возникновения коллизии между положениями конвенции и положениями национального законодательства преимущественную силу должны иметь положения конвенции. В противовес этому отмечалось, что эти слова следует сохранить, поскольку в некоторых правовых системах положения международных конвенций об ограничении ответственности морских перевозчиков включены в национальное законодательство, и эти положения должны иметь преимущественную силу по сравнению с единообразными нормами. Рабочая группа решила заключить эти слова в квадратные скобки.

Статья I6

I0I. Статья I6 была сочтена приемлемой.

Статья I7

I02. Высказывалось мнение о том, что в единообразных нормах следует не только предусмотреть процедуру изменения пределов ответственности, но и включить общее положение о пересмотре. Вместе с тем, Рабочая группа пришла к общему соглашению с тем, что на данном этапе в единообразных нормах следует предусмотреть лишь процедуру изменения пределов ответственности.

I03. Было достигнуто общее согласие того, чтобы не сохранять вариант статьи I7, предназначенный для включения в типовой закон, поскольку в национальных законодательствах приняты различные подходы к вопросу об изменении пределов ответственности. Тем не менее, высказывалось мнение, что в случае принятия единообразных норм в форме типового закона в этих нормах следовало бы так или иначе привлечь внимание государств к желательности периодической корректировки пределов ответственности.

I04. Было достигнуто общее мнение о том, что в случае принятия единообразных норм в форме конвенции, пределы ответственности должны изменяться с помощью процедуры пересмотра, а не с помощью автоматического индекса цен. Таким образом, следует исключить вариант I текста статьи I7, предназначенного для конвенции. При рассмотрении вопроса о том, каким образом следует сформулировать процедуру пересмотра, Рабочая группа приняла во внимание подходы, отраженные в варианте 2 положения текста статьи I7, предназначенного для конвенции, а также в Протоколе от I984 года, изменяющем Международную конвенцию от I969 года о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением окружающей среды нефтью. Положения процедуры пересмотра, согласованные Рабочей группой, изложены в нижеследующих пунктах.

I05. Органом, в рамках которого будут осуществляться процедуры изменения пределов ответственности, должна быть Комиссия. Генеральному секретарю следует включать в повестку дня очередной сессии Комиссии предложение об изменении пределов ответственности, если об этом просит одна четвертая часть числа договаривающихся государств или если пересматриваются пределы ответственности в какой-либо международной транспортной конвенции, упомянутой в единообразных нормах (например, в Гамбургских правилах, Конвенции о смешанных перевозках, Варшавской конвенции и конвенциях, касающихся железнодорожных и автомобильных перевозок). Вместе с тем, высказывалось мнение о том, что этот последний критерий может привести к слишком частому пересмотру пределов ответственности, предусмотренных в единообразных нормах. Было достигнуто общее согласие с тем, что не следует сохранять положение, содержащееся в пункте I(b) текста варианта 2 статьи I7, предназначенного для конвенции.

I06. Помимо членов Комиссии, право участвовать в совещаниях для изменения пределов ответственности следует предоставить договаривающимся государствам, не являющимся ее членами. Вместе с тем, лишь договаривающимся государствам следует предоставить право голосовать по предложению об изменении этих пределов.

I07. В единообразные нормы следует включить неисчерпывающий перечень критериев, которые должны приниматься во внимание при определении суммы, на которую необходимо скорректировать пределы ответственности. Эти критерии должны включать, например, сумму, на которую изменились пределы ответственности в какой-либо международной транспортной конвенции; стоимость грузов,

обрабатываемых операторами; расходы на рабочую силу и соответствующие услуги; страховые ставки, включая ставки за страхование от причинения ущерба рабочим на производстве; средний уровень убытков, компенсируемых операторами, а также стоимость электроэнергии, топлива и других факторов. Упомянутые затраты должны определяться на международной основе. В этом отношении можно получить помощь от соответствующих международных органов или торговых организаций.

108. Предложение об изменении пределов ответственности должно считаться утвержденным, если за него проголосуют 2/3 присутствующих и участвующих в голосовании договаривающихся государств.

109. Поправка, принятая с помощью вышеизложенной процедуры, должна считаться принятой по истечении 18 месяцев после того, как Генеральный секретарь сообщит о ней договаривающимся государствам, за исключением тех случаев, когда в течение этого периода не менее 1/3 государств, являющихся договаривающимися государствами в момент утверждения этой поправки, сообщили Генеральному секретарю о том, что они не принимают этой поправки. Указывалось, что 18-месячный срок является необходимым для того, чтобы эта поправка могла быть рассмотрена национальными парламентами. Поправка, которая считается принятой таким образом, должна вступать в силу для всех договаривающихся государств по истечении 18 месяцев после ее принятия.

110. Рабочая группа приняла также пункты 5 и 6 варианта 2 текста статьи 17, предназначенного для конвенции, заменив указанный в пункте 6 в квадратных скобках 6-месячный срок на 12-месячный срок.

111. Вопрос об изменении пределов ответственности следует рассматривать не ранее чем через пять лет с момента открытия Конвенции для подписания.

112. Секретарь комиссии заявил, что он проконсультируется с соответствующими органами Организации Объединенных Наций для обеспечения того, чтобы не возникло каких-либо проблем в связи с ролью, которую будет играть Комиссия согласно вышеизложенной процедуре пересмотра, и представит доклад Рабочей группе на ее следующей сессии.

Статья 1

Определение "оператора"

113. Было выражено мнение, что определение "оператора" не должно основываться на таких концепциях, как "хранение" или "сохранность, охрана груза и контроль над ним", каковыми были три альтернативные формулировки определения, подготовленного Рабочей группой на ее девятой сессии 7/. Во-первых, значение этих концепций не ясно. Во-вторых, они характеризуют правовой режим, применимый в отношении оператора, а для определения объекта правового режима недостаточно ссылки на сам режим. Данное определение следует основать на фактических характеристиках оператора транспортного терминала и выполняемых им функций, а не включать в него такие концепции.

114. Однако, согласно другому мнению, хотя определение оператора не должно содержать ссылки на хранение или обеспечение сохранности, охрану груза и контроль над ним в качестве основных обязательств оператора, следует отметить, что такие концепции подразумеваются в понятии транспортных услуг, выполняемых оператором.

115. Согласно еще одному мнению, данное определение должно содержать ссылку на обеспечение сохранности, охрану груза и контроль над ним в качестве первостепенной обязанности оператора, а также на обеспечение или предоставление транспортных услуг в качестве второй по значимости обязанности. В противовес этому отмечалось, что в данном определении не следует делать ссылку на первостепенные и второстепенные обязанности. Более того, если концепция обеспечения сохранности, охраны и контроля предполагает хранение груза, было бы неправильным рассматривать это в качестве первостепенной обязанности оператора. Современные транспортные терминалы часто выполняют услуги, которые не связаны в первую очередь с хранением груза.

116. Было выражено мнение, что в определении оператора следует упомянуть о договорных взаимоотношениях между сторонами, например, путем ссылки на соглашение или обязательство оператора в отношении груза.

II7. Предлагалось включить в это определение понятие принятия оператором груза в свое ведение, а также упомянуть место, в котором оператор оказывает свои услуги; в противном случае сфера применения единообразных норм может оказаться слишком широкой. Это место должно включать район, находящийся под контролем оператора. Согласно другому мнению, оно также должно включать район, в который он имеет право доступа или в котором оператор может действовать, поскольку оператор иногда обеспечивает услуги в районе, над которым он не имеет контроля, например, когда он обязался выполнить услуги для своего клиента и заключил субподряд с другим лицом, которое будет фактически выполнять эти услуги.

II8. Было выражено мнение, что определение "оператора" должно исключать простую передачу грузов между перевозчиком и другим лицом или между двумя перевозчиками. Против этой точки зрения высказывались возражения.

II9. Отмечалось, что единообразные нормы должны применяться только в отношении груза, являющегося предметом международной перевозки. Такое ограничение должно быть включено в определение "оператора". Согласно другому мнению, однако, данные нормы должны применяться независимо от того, является ли груз предметом международной перевозки. В этой связи отмечалось, что когда груз складирован на транспортном терминале в ожидании продажи, не всегда известно, будет ли он перевезен в другую страну. Кроме того, в некоторых районах первоначально предполагаемое место назначения может быть изменено в период транзитной перевозки груза, в результате чего может измениться международный характер перевозки. Эти случаи свидетельствуют о нежелательности рассматривать в качестве критерия для применения норм вопрос о том, является ли груз предметом международной перевозки.

I20. Отмечалось, что требование, согласно которому груз должен являться объектом международной перевозки, содержится в статье 2(I) (b). Высказывались различные мнения относительно необходимости включения такого требования как в определение "оператора" в статье I, так и в статье 2. Было выражено мнение относительно нежелательности включения этого требования дважды. В поддержку включения его в статью I указывалось, что было бы полезно включить в определение "оператора" основные факторы, касающиеся сферы применения единообразных норм. Предпочтительнее отразить это требование в статье I, а не в статье 2, с тем чтобы отделить его от территориального требования, изложенного в статье 2(I) (a). Согласно другому мнению, независимо от того, будет ли это требование включено в статью I, его следует включить в статью 2, поскольку оно будет более четко выражено в статье 2. Выражалось мнение отразить это требование только в статье 2.

I2I. Предлагалось четко указать в определении "оператора", что оно относится только к лицам, которые осуществляют операции на терминале в рамках своей профессиональной или коммерческой деятельности.

I22. Рабочая группа учредила редакционную группу в составе представителей Китая, Соединенных Штатов Америки, Федеративной Республики Германии и Франции с целью выработки формулировки определения "оператора" с учетом высказанных точек зрения. Редакционная группа представила Рабочей группе следующее предлагаемое определение:

> "Оператор" означает лицо, которое в ходе выполнения своей работы обязуется принять груз, являющийся объектом международной перевозки, с целью предоставления или обеспечения транспортных услуг в отношении груза в районе, находящемся под его контролем, или в районе, в который он имеет право доступа или в котором он может действовать. Однако лицо не считается оператором [:
>
> a) в отношении груза, который он передает от перевозчика к другому лицу или от одного перевозчика к другому перевозчику без хранения, или
>
> b)] если оно не несет ответственности за груз как перевозчик или оператор смешанной перевозки в соответствии с применимыми нормами права, регулирующими перевозки".

I23. Учитывая различия в мнениях в отношении того, следует ли включать в статью I или в статью 2 требование о том, что груз должен являться объектом международной перевозки, было принято решение заключить в квадратные скобки слова "являющийся объектом международной перевозки" и добавить сноску к этим словам, с тем чтобы наличие квадратных скобок преследовало лишь цель обратить внимание на вопрос о наиболее целесообразном месте для включения этих слов.

124. Было решено оставить подпункт (a) в квадратных скобках в связи с расхождением во мнениях относительно того, следует ли исключить лиц, упоминаемых в этом подпункте, из определения "оператора". Было также решено после слов "между двумя перевозчиками" добавить слова "или с одного транспортного средства на другое", с тем чтобы предусмотреть тот случай, когда груз перегружается с одного транспортного средства, принадлежащего какому-либо лицу, на другое транспортное средство, принадлежащее этому же лицу.

125. По мнению Рабочей группы, в соответствии с подпунктом (a)перегрузку груза без какого-либо перерыва во времени следует исключить из сферы применения правовых норм. Несколько делегаций придерживались мнения о том, что нормы не должны применяться в случае, когда груз выгружается с одного транспортного средства на землю на короткий промежуток времени в ожидании прибытия другого транспортного средства, на которое он должен быть перегружен, если в данном случае не будет иметь место операция "хранения". Вместе с тем, согласно другому мнению, действие норм должно распространяться на прямую, без перерыва, перегрузку (перевалку).

126. Цель подпункта (b) заключается в том, чтобы исключить из определения "оператора" лиц, услуги которых подпадают под правовые нормы, регулирующие перевозки. Было выражено мнение о целесообразности исключения ссылки на оператора смешанной перевозки. Однако было принято общее решение сохранить эту ссылку, поскольку оператор смешанной перевозки, на которого распространяются нормы права, регулирующие этот вид перевозок, не должны подпадать под действие единообразных норм.

127. Рабочая группа сочла, что в других отношениях это предложение является приемлемым.

Определение "транспортных услуг"

128. Было достигнуто общее мнение о том, что определение"транспортных услуг" необходимо дать в следующей формулировке:

> "Транспортные услуги включают такие услуги, как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка и увязка".

Определение "груза"

129. Было достигнуто общее мнение о том, что определение "груза" необходимо дать в следующей формулировке:

> "Груз" включает любой контейнер, прицеп, шасси, баржу, поддон, железнодорожный вагон или аналогичное средство транспортировки или затаривания, если оно не поставляется оператором".

130. Предложение заменить слова "если оно не поставляется оператором" на слова "если оно поставляется клиентом" не было принято. В соответствии с другим предложением эти слова следует заменить на слова "которые не являются собственностью оператора", поскольку в некоторых случаях операторы предоставляют для использования своим клиентам контейнеры, принадлежащие фирмам по сдаче контейнеров в аренду; слова "если оно не поставляется оператором" можно истолковать таким образом, чтобы не допустить применения данных норм в отношении этих контейнеров. Рабочая группа не приняла это предложение.

Определение "международной перевозки"

131. Рабочая группа рассмотрела следующее определение "международной перевозки", которое было подготовлено Рабочей группой на ее девятой сессии 8/:

> "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах /; однако в тех случаях, когда перевозка груза осуществляется по определенным этапам, которые являются предметами отдельных контрактов на перевозку, "международная перевозка" охватывает лишь те этапы перевозок, на которых место отправления и место назначения расположены в различных государствах/".

132. Высказывались различные точки зрения в отношении значения слов "любая перевозка, при которой место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах". В соответствии с одним толкованием перевозка носит международный характер, если фактическое

место назначения находится в другом государстве по отношению к месту отгрузки. Было отмечено, что при таком толковании эта формулировка не является приемлемой. О том, что перевозка носит международный характер, станет известно только в момент прибытия груза к месту назначения, и поэтому оператору будет неясно, распространяются ли на него единообразные нормы.

133. В соответствии с другим толкованием перевозка носит международный характер, если в соответствии с договором о перевозке место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах. Было высказано мнение, что при таком толковании это определение может противоречить определениям "международной перевозки", содержащимся в международных транспортных конвенциях. В единообразных нормах предпочтительно сослаться на эти определения, а не устанавливать свои собственные определения.

134. Было высказано мнение о том, что ту часть определения, которая заключена в квадратные скобки, следует сохранить, с тем чтобы уточнить, что при перевозках груза по отдельным этапам груз на терминале будет считаться объектом международной перевозки только в том случае, если, согласно контракту, заключенному для перевозки груза на том этапе, на котором груз поступает на терминал или вывозится с терминала, место отправления и место назначения груза на этом этапе расположены в двух различных государствах. В соответствии с другой точкой зрения эту часть следует исключить, поскольку она чрезмерно усложняет определение. Кроме того, во многих случаях оператор не будет знать, какое место отправления и какое место назначения предусмотрены в контрактах на перевозку груза на каждом этапе. По мнению большинства, следует исключить эту часть определения.

135. Высказывалось мнение о том, что это определение можно было бы уточнить и сделать более приемлемым, предусмотрев лишь, что груз должен считаться объектом международной перевозки, если в момент принятия груза оператор мог определить, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах. Отмечалось, что в большинстве случаев место назначения груза будет известно к моменту его прибытия на терминал, и, как правило, оператор может определить из грузосопроводительных документов или из маркировки груза, является ли груз объектом международной перевозки. Рабочая группа в целом согласилась с этим подходом и постановила утвердить следующее определение:

> "Международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в момент принятия груза оператор определяет, что место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах".

Форма уведомления или запроса

136. Рабочая группа рассмотрела следующее положение, предложенное для включения в статью I:

> "Любое уведомление или запрос в соответствии с [настоящим законом] [настоящей Конвенцией] могут быть сделаны в любой форме, обеспечивающей регистрацию содержащейся в них информации".

137. Высказывалось мнение о том, что требование относительно формы уведомления и запроса должно применяться ко всем уведомлениям и запросам в соответствии с единообразными нормами и что предлагаемое положение является приемлемым. Вместе с тем, согласно другому мнению, какой-либо особой формы не требуется для некоторых уведомлений и запросов, таких как уведомление об очевидной утрате или повреждении груза в соответствии со статьей II(I), а также требование на доставку груза, о котором говорится в статье 5(4). Следует предусмотреть возможность устной формы для таких уведомлений. Данное требование в отношении формы должно распространяться на другие уведомления, такие как уведомление о продаже груза в соответствии со статьей I0(3) и уведомление о задержке в соответствии со статьей II(5). Соответственно, было высказано мнение о том, что в статью I не следует включать требование в отношении формы, распространяющееся на все уведомления и запросы, а что в каждом случае при ссылке в единообразных нормах на какое-либо уведомление или запрос следует указывать, должны ли они делаться в той или иной конкретной форме. Согласно другой точке зрения, вопрос о форме уведомлений имеет отношение лишь к уведомлениям в соответствии со статьей II и его следует урегулировать в этой статье; для любых других уведомлений или запросов в соответствии с единообразными нормами не следует устанавливать какого-либо требования в отношении конкретной формы.

138. Отмечалось, что формулировки, используемые при ссылке на уведомления, должны быть одинаковыми во всем тексте единообразных норм.

139. Было предложено рассмотреть возможность включения в единообразные нормы положения, устанавливающего, считается ли уведомление сделанным в момент его отправки или же по его получении.

140. После обсуждения Рабочая группа постановила сохранить предлагаемое положение для статьи I, но заменить слова "могут быть сделаны" на слова "делаются" и указать, что это положение не применяется к уведомлению об очевидной утрате или повреждении груза в соответствии со статьей II(I). Было также решено заключить это положение в квадратные скобки, с тем чтобы в дальнейшем вернуться к рассмотрению этого вопроса. Секретариату было предложено рассмотреть возможность изменения статьи II(I) таким образом, чтобы уточнить, что в случае очевидной утраты или повреждения груза достаточно устного уведомления, если оно делается незамедлительно.

Статья 2

141. В целом было высказано предпочтение варианту 2 статьи 2, подготовленному Рабочей группой на ее девятой сессии 9/. Отмечалось, что в связи с вариантом I возникает вопрос о том, в какой момент груз должен находиться на территории договаривающего государства.

142. Был затронут вопрос о том, следует ли обсудить положение, согласно которому государства обязуются признавать и приводить в исполнение единообразные нормы только в отношении тех своих операторов транспортных терминалов, которые обязались придерживаться норм и которые признаны в качестве операторов международных терминалов. Отмечалось, что если принять такой механизм, то это может повлиять на мнение государств в отношении некоторых норм, касающихся вопросов существа. Было решено обсудить такое положение на более позднем этапе.

Пункт I

143. Высказывалось мнение о том, что в случае, если единообразные нормы будут приняты в форме конвенции, эта конвенция должна будет применяться лишь тогда, когда и оператор, и его клиент относятся к договаривающимся государствам. Это предложение не было принято.

144. Обсуждение Рабочей группой подпункта (b) отражено в пунктах 120, 122 и 123, выше. В свете этого обсуждения было решено заключить подпункт (b) в квадратные скобки.

Пункт 2

145. Ввиду принятого Рабочей группой решения о том, что для того, чтобы применялись единообразные нормы, груз должен являться объектом международной перевозки в момент его принятия оператором, было достигнуто общее мнение в вопросе о том, что следует исключить ту часть подпункта 2, которая касается случаев, когда груз становится объектом международной перевозки после того, как он был принят оператором.

146. Было выражено мнение о том, что предусмотренная в пункте 2 презумпция для такого случая, при котором груз на терминале перестает быть объектом международной перевозки, является полезной. Она помогла бы решить проблемы, которые будут возникать в том случае, когда не ясно, произошла ли утрата или ущерб до или после того, как груз перестал быть объектом международной перевозки. Кроме того, презумпция, в целом аналогичная той, которая предусмотрена в пункте 2, содержится также в Варшавской конвенции.

147. Вместе с тем, по мнению большинства, пункт 2 следует исключить полностью. Указывалось, что если груз подпадает под единообразные нормы в момент его принятия оператором, он будет подпадать под эти нормы даже после того, как позднее он перестанет быть объектом международной перевозки. Если сохранить этот пункт, то клиент будет иметь возможность изменить правовой режим, распространяющийся на груз, путем изменения места назначения груза. Кроме того, вопрос, затрагиваемый в этом пункте, должен решаться национальными судами, а не единообразными нормами.

Пункт 3

148. Было высказано мнение о том, что пункт 3 следует исключить. В нем нет необходимости в свете принятого решения относительно определения "международной перевозки". Кроме того, в самом обычном случае, когда оператор является независимым юридическим лицом, при определении того, знал ли оператор, что груз был предметом международной перевозки, возникают вопросы относительно того, знания персонала какой стороны должны учитываться.

149. Согласно другой точке зрения, этот пункт следует сохранить, с тем чтобы предоставить защиту оператору, который не мог знать о том, что груз является объектом международной перевозки.

150. После обсуждения было решено сохранить пункт 3, изменив его формулировку на следующую:

"Вместе с тем, /настоящий Закон/ /настоящая Конвенция/ не применяется в том случае, когда оператор докажет, что он не знал и не мог знать о том, что груз является объектом международной перевозки".

Статья 3

151. Рабочая группа рассмотрела статью 3 в том виде, в каком она была сформулирована Рабочей группой на ее девятой сессии 10/.

Пункт 1

152. Было отмечено, что на оператора, который обязался предоставить услуги своему клиенту и заключил субподряд на предоставление этих услуг, должны распространяться слова "принял /груз/ в свое ведение".

153. Было решено изложить пункт (1) в следующей формулировке:

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

Пункт 2

154. Был задан вопрос о том, необходим ли пункт 2 с учетом определений "оператора" и "транспортных услуг", утвержденных Рабочей группой.

155. После обсуждения было принято решение исключить пункт 2.

Статья 4

156. В связи с нехваткой времени Рабочая группа не смогла рассмотреть статью 4.

III. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ И БУДУЩАЯ РАБОТА

157. Секретарь Комиссии напомнил о принятом Комиссией на ее девятнадцатой сессии решении провести одиннадцатую сессию Рабочей группы "в 1987 году, в сроки, которые установит Секретариат, что позволит препроводить правительствам текст единообразных норм об ответственности операторов транспортных терминалов, разработка которого, как предполагается, будет завершена на этой сессии, и получить их комментарии заблаговременно, с тем чтобы представить их на рассмотрение Комиссии на ее двадцать первой сессии в 1988 году" 11/. Секретарь отметил, что для выполнения своего мандата Рабочей группе необходимо провести одиннадцатую сессию не позднее октября 1987 года.

158. Было выражено мнение, что одиннадцатую сессию следует провести в мае или июне 1987 года. Было высказано противоположное мнение, согласно которому данную сессию не следует проводить в эти месяцы, поскольку делегации не будут располагать достаточным временем для проведения необходимых консультаций с правительствами и промышленными кругами.

159. Более широкая поддержка была высказана в отношении предложения провести сессию в сентябре 1987 года. Вместе с тем было отмечено, что в случае проведения сессии в это время правительства не смогут своевременно сформулировать и представить замечания по тексту, разработка которого будет завершена Рабочей группой, для того чтобы Комиссия смогла рассмотреть их на своей двадцать первой сессии.

160. Самую большую поддержку получило предложение о проведении одиннадцатой сессии в январе 1988 года. Отмечалось, что в этом случае текст, разработка которого будет завершена Рабочей группой, не сможет быть рассмотрен Комиссией до ее двадцать второй сессии в 1989 году. Указывалось, что столь длительный промежуток времени между завершением разработки текста и его рассмотрением Комиссией был бы нежелательным.

161. После обсуждения Рабочая группа приняла решение рекомендовать Комиссии провести одиннадцатую сессию Рабочей группы в январе 1988 года в Нью-Йорке.

Сноски

I/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестнадцатой сессии. Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать восьмая сессия, Дополнение № I7 (A/38/I7), пункт II5.

2/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее семнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, тридцать девятая сессия, Дополнение № I7 (A/39/I7), пункт II3.

3/ A/CN.9/275, пункты I6-58.

4/ A/CONF.89/I3, приложение I. См. Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.80.VIII.1.

5/ TD/MT/CONF.16.

6/ A/CN.9/275, пункт 30.

7/ A/CN.9/275, пункт 30.

8/ A/CN.9/275, пункт 30.

9/ A/CN.9/275, пункт 4I.

I0/ A/CN.9/275, пункт 45.

II/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее девятнадцатой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок первая сессия, Дополнение № I7 (A/4I/I7), пункт 272.