



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

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

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

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

**Замечания ЕЭК ООН по проекту договора о транспортном праве ЮНСИТРАЛ**

**Записка секретариата**

\* \* \*

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий документ состоит из трех частей. Во вступительных замечаниях содержится краткая информация об участии ЕЭК ООН в работе в области мультимодальных перевозок, в части II резюмируются замечания секретариата ЕЭК ООН по проекту договора о транспортном праве, представленном секретариатом ЮНСИТРАЛ, и в части III излагаются некоторые общие выводы.

2. Эти замечания подготовлены по предложению секретариата ЮНСИТРАЛ и должны быть включены в справочный документ, который будет передан секретариатом Рабочей группе ЮНСИТРАЛ по транспортному праву на ее следующем совещании (15-26 апреля 2002 года) в Нью-Йорке.

3. В ведении ЕЭК ООН находится приблизительно 50 международных конвенций и соглашений в области транспорта, таких, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы и т.д. ЕЭК ООН является также соавтором Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КППВ) вместе с Центральной комиссией судоходства по Рейну и Дунайской комиссией. В 1998 году правительства государств - членов ЕЭК ООН (все европейские и центральноазиатские государства, Канада, Израиль и Соединенные Штаты Америки) поручили ей изучить возможности согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих мультимодальные перевозки. В 2000 году были проведены слушания двух групп экспертов, в которых приняли участие большое число правительственных экспертов и представителей грузоотправителей, экспедиторов, страховщиков, мультинациональных компаний, изготовителей, компаний, занимающихся морскими, автомобильными, железнодорожными и комбинированными перевозками. В результате этих слушаний выявились две тенденции: было отмечено общее стремление установить более транспарентные, согласованные и эффективные с точки зрения затрат правила для регулирования мультимодальных перевозок, но не было достигнуто договоренности по подходу, который необходимо принять для достижения этой цели, в частности не был решен вопрос о том, можно ли и следует ли добиваться этой цели посредством разработки новой конвенции или использовать другие альтернативные возможности. Эксперты, представляющие в основном интересы морских судоходных компаний, а также транспортно-экспедиционных и страховых компаний, в целом не поддержали идею установления обязательного международного правового режима гражданской ответственности, охватывающего операции по мультимодальным перевозкам. Однако эксперты, представляющие автомобильную и железнодорожную транспортные отрасли, операторов комбинированных перевозок, транспортных

заказчиков и грузоотправителей, сочли, что необходимо в срочном порядке заняться работой по согласованию существующих режимов ответственности, регулирующих функционирование разных видов транспорта, и что требуется единый международный режим гражданской ответственности, регулирующий операции по мультимодальным перевозкам.

4. В ходе недавних консультаций между секретариатами ЕЭК ООН, ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ было решено, что предполагаемую работу по изучению вопроса о желательности и возможности нового международного правового документа, регулирующего перевозки от "двери до двери", следует выполнять при активном и конструктивном участии трех вышеупомянутых межправительственных органов Организации Объединенных Наций, а также в сотрудничестве с другими заинтересованными организациями системы ООН и с участием всех компетентных неправительственных организаций и отраслевых объединений.

## 2. ЗАМЕЧАНИЯ

### а) Мандат

5. Начало в работе ЮНСИТРАЛ над проектом договора о транспортном праве<sup>1</sup> было положено в ходе обсуждения вопроса о будущей деятельности в области электронной торговли после принятия Типового закона об электронной торговле ЮНСИТРАЛ на ее двадцать девятой сессии в 1996 году. На этой сессии было рассмотрено предложение по включению в программу работы ЮНСИТРАЛ "обзора существующей практики и законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях установления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижения большей унификации законов"<sup>2</sup>.

6. В ходе вышеупомянутой сессии указывалось, что "пересмотр *режима ответственности* не является главной целью предлагаемой работы; что действительно необходимо - это найти современные решения вопросов, которые не регулируются или неадекватно регулируются договорами"<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Далее именуемый договором.

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

<sup>3</sup> Там же, пункт 5, курсив добавлен.

7. Комиссия решила, что секретариат ЮНСИТРАЛ "должен выполнять функции координационного пункта для сбора информации, соображений и мнений по проблемам, возникающим на практике, и возможным решениям этих проблем. Такой сбор информации должен проводиться на широкой основе и должен охватывать, помимо правительств, международные организации, представляющие *коммерческие секторы, участвующие в морской перевозке грузов*"<sup>4</sup>. На тридцать первой сессии Комиссии в 1998 году ММК заявил, что он с признательностью принимает приглашение сотрудничать с секретариатом в изучении мнений секторов, участвующих в международной перевозке грузов, и в подготовке анализа этой информации<sup>5</sup>.

8. На своей тридцать четвертой сессии Комиссия решила учредить рабочую группу для рассмотрения вопросов о будущей работе в области транспортного права. В связи с мандатом этой рабочей группы Комиссия решила, что на первоначальном этапе ей следует изучить операции по перевозке из порта в порт (включая вопросы ответственности). Вместе с тем эта рабочая группа могла бы также проанализировать желательность и возможность рассмотрения операций по перевозкам "от двери до двери" или определенных аспектов этих операций. В зависимости от результатов проведенных исследований рабочая группа могла бы рекомендовать Комиссии, каким образом следует расширить ее мандат. Комиссия решила также, что эта работа будет вестись в тесном сотрудничестве с заинтересованными межправительственными и международными неправительственными организациями<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Там же, пункт 6, курсив добавлен.

<sup>5</sup> Там же, пункт 7. ММК создал рабочую группу (май 1998 года) и международный подкомитет (МПК) (ноябрь 1999 года) для изучения вопроса о том, в каких областях транспортного права, в настоящее время не регулируемых режимами международной ответственности, может быть обеспечена более высокая степень международной унификации; для подготовки общего проекта договора, призванного унифицировать транспортное право; и впоследствии - в целях разработки положений для включения в предложенный договор, в том числе положений об ответственности. В сентябре 2000 года Исполнительный комитет ММК подтвердил, что круг ведения МПК следует расширить для изучения вопроса о том, каким образом в этом договоре могут быть охвачены другие виды перевозки, связанные с морской транспортировкой. На конференции ММК в Сингапуре, состоявшейся в феврале 2001 года, было проведено обсуждение этого общего проекта договора и был сделан вывод о том, что в нем необходимо рассмотреть аспекты мультимодальных перевозок.

<sup>6</sup> Документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.21 от 8 января 2002 года "Transport Law – Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea", para. 23, p. 8.

9. В заключение следует отметить, что предоставленный мандат связан с пересмотром морского права и ограничен операциями по перевозкам из порта в порт. Этим объясняется тот факт, что стороны, которым секретариат предложил участвовать в данной работе, представляют интересы морской транспортной отрасли.

10. Секретариат ЕЭК ООН приветствует инициативу ЮНСИТРАЛ, направленную на согласование и обновление морского транспортного права. Что касается изучения желательности и возможности анализа операций по перевозкам "от двери до двери", то секретариат ЕЭК ООН поддерживает рекомендацию Комиссии о том, что эту работу следует проводить в тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами, и готов принять в ней активное участие.

**b) Область применения договора**

11. Вышеупомянутый документ называется проектом договора о транспортном праве. Согласно названию этого договора, он касается не только вопросов морского транспорта. В соответствии с описанием области его применения (глава 3) и определением договора перевозки (статья 1.5) этот договор будет применяться во всех случаях, когда имеется морской отрезок пути. Обсуждался также вопрос об относительной важности других видов транспорта по сравнению с морским отрезком, но в конечном счете было решено, что в этом договоре "должны содержаться положения, применяющиеся ко всей перевозке, независимо от того, можно ли сухопутную перевозку считать вспомогательной по отношению к морской перевозке при условии, что на том или ином этапе предполагается морская перевозка"<sup>7</sup>.

12. Этот договор выходит за рамки морской транспортировки и вопроса перевозки из порта в порт; он распространяется также на операции по перевозке "от двери до двери".

**c) Перевозка "от двери до двери" и сетевая система**

13. Расширение пределов ответственности, охватывающей перевозку с момента погрузки груза на судно и его выгрузки в соответствии с Гаагско-висбийскими правилами или перевозки из порта в порт в соответствии с Гамбургскими правилами, и ее распространение также на перевозку "от двери до двери", как считается, отвечает реальным требованиям контейнеризированной транспортировки грузов. Согласно статье 4.2.1 этого договора, пределы ответственности, которые в соответствии с пояснительными замечаниями к статье 6.7 будут сформулированы на основе Гаагско-

---

<sup>7</sup> Документ ММК "Singapore I – Door-to-door transport", para. 3.2, см. [http://www.comitemaritime.org/singapore/issue/issue\\_door.html](http://www.comitemaritime.org/singapore/issue/issue_door.html), курсив добавлен.

висбийских правил, применяются во всех случаях повреждения, место причинения которого не установлено. Это означает, что правила ответственности, сформулированные применительно только к морской перевозке, могут распространяться на другие виды транспорта, такие, как автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Однако, по всей видимости, такой подход ненадежен, если в договоре не учитываются позиции сторон, задействованных в перевозке другими видами транспорта, помимо морского, а также точка зрения грузоотправителей, которые в конечном счете и создают транспортный спрос. В этом договоре скорее отражены только мнения сторон, имеющих отношение к морской перевозке.

14. В соответствии с комментариями к статье 4.2.1 договора необходимо предусмотреть положения о взаимоотношениях между этим договором и конвенциями, которые регулируют внутренние перевозки и которые могут применяться в конкретных случаях. Эта статья предусматривает минимально возможную сетевую систему. Проект договора прекращает действовать только тогда, когда к внутреннему отрезку пути по договору морской перевозки применяется та или иная конвенция, положения которой являются обязательными для внутренней перевозки, и когда очевидно, что потеря или повреждение имели место исключительно в ходе внутренней перевозки<sup>8</sup>.

15. Широкая область применения договора может привести к коллизии положений конвенций в случаях, когда вопрос о мультимодальных/комбинированных перевозках рассматривается в других конвенциях, регулирующих перевозки одним видом транспорта, а также в некоторых конкретных ситуациях. В качестве примера можно привести случай, когда автомобиль с грузом перевозится на отрезке пути по морю (например, из Франции в Соединенное Королевство) и когда грузы не выгружаются из транспортного средства и место причинения повреждения точно не определено. В такой ситуации, по всей видимости, должны применяться как КДПГ, так и данный договор. В статье 2 КДПГ оговаривается, что в этой ситуации КДПГ применяется ко всей перевозке в целом, и в главе 4 договора предписывается, что договор применяется в обязательном порядке, если нельзя доказать, где имели место потеря груза или его повреждение<sup>9</sup>. Однако такой коллизии положений конвенций необходимо избегать.

16. Безусловно, потребуются дальнейшее глубокое изучение возможностей согласования правил ответственности, касающихся морской перевозки, с одной стороны, и внутренней

---

<sup>8</sup> Документ ЮНСИТРАЛ А/CN.9/WG.III/WP.21 от 8 января 2002 года "Transport Law - Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea", para. 49, page 21.

<sup>9</sup> См. комментарии к главе 4 договора.

перевозки, с другой стороны. Если все же будут необходимы правила, регулирующие порядок применения соответствующих нормативных положений для мультимодальных перевозок, то следует также продолжить изучение различных существующих сегодня национальных решений. Так, например, в случаях, когда в ходе мультимодальной перевозки невозможно установить конкретное место причинения повреждения, в Нидерландах применяется режим, наиболее благоприятный для грузоотправителя. Напротив, в случае невозможности локализации места причинения повреждения в ходе мультимодальной перевозки в Германии применяется единый свод правил, основанных главным образом на КДПГ. Однако в отношении уведомления о потере, повреждении груза или задержке доставки и срока давности применяются особые правила.

17. Мультимодальные перевозки и контейнерные мультимодальные перевозки (интермодальные перевозки) часто предполагают морской отрезок пути, но в то же время, особенно в Европе, мультимодальные перевозки, как правило, предполагают использование только внутреннего транспорта (зачастую их называют комбинированными перевозками). Подкомитет ММК пришел к выводу, что, несмотря на продолжающееся использование коносамента, особенно в тех случаях, когда требуется наличие оборотного документа, на практике морская перевозка грузов нередко представляет собой лишь относительно ограниченный этап международной перевозки грузов<sup>10</sup>. Следует также обратить внимание на относительную экономическую значимость морского отрезка маршрута интермодальной перевозки. По мнению секретариата ЕЭК ООН, если будет получен четкий мандат на разработку конвенции о мультимодальных перевозках, с учетом усилившейся интеграции всех видов транспорта в рамках международной логистической системы необходимо, чтобы новый режим применялся ко всем возможным сочетаниям видов транспорта и не ограничивался лишь морским отрезком пути. Также крайне важно проконсультироваться с представителями всех видов транспорта, участвующих в мультимодальной перевозке, а также грузоотправителей и других заинтересованных сторон и активно задействовать их в разработке такого договора.

18. В соответствии со статьей 6.3.1 договора ответственность возлагается на "исполняющие стороны", т.е. стороны, осуществляющие (договорные) "основные обязательства" перевозчика по договору перевозки. Если ответственность исполняющей стороны ставится под сомнение непосредственно истцом, претендующим на груз, это означает, что истец смог установить место потери или повреждения. В тех случаях, когда исполняющая сторона выполняет перевозку до или после морской перевозки, то, согласно статье 4.2.1 договора, в силу сетевой системы на него будет распространяться другой

---

<sup>10</sup> Документ ЮНСИТРАЛ А/CN.9/497, пункт 13.

обязательный правовой режим. Как в этом случае применяются положения о защите ответчика, предусмотренные в статье 6.3.3 (см. также статью 6.3.1 а))?

**d) Ответственность перевозчика**

19. Если будущий договор будет охватывать не только морские перевозки, но и другие виды транспорта, то необходимо провести сопоставительный анализ положений об ответственности. В большинстве конвенций, касающихся одного вида транспорта, таких, как КДПГ, положения об ответственности носят обязательный характер. В этом же договоре предусматривается несколько возможностей на выбор. Одна из них предусмотрена в статье 4.3 (Смешанные договоры перевозки и экспедирования грузов), которая предоставляет перевозчику возможность действовать в качестве агента в отношении конкретной части перевозки груза и таким образом ограничить его ответственность требованием проявлять должную заботливость при выборе и инструктировании другого перевозчика. Другая возможность предусмотрена в статье 4.1.2, согласно которой перевозчик, в силу установленного договором периода ответственности, имеет право на ограничение своей ответственности (статьи 5.2.1 и 6.1.1). Похожие положения можно найти в таких конвенциях, как КДПГ или КОТИФ.

20. Кроме того, положения об освобождении перевозчика от ответственности сформулированы исключительно применительно к морской перевозке. Об этом, в частности, свидетельствуют статьи 6.1.2 и 6.1.3 договора. Секретариат ЕЭК ООН поддерживает предложение о том, чтобы после того, как начнется разработка договора, охватывающего перевозки "от двери до двери", также уделить внимание исключениям, предоставляемым на основании других конвенций по транспортному праву, регулирующих перевозки одним видом транспорта.

### **3. ВЫВОДЫ**

21. В тех случаях, когда речь заходит о поиске решений вопроса о гражданской ответственности в ходе мультимодальных перевозок, секретариат ЕЭК ООН придерживается твердого мнения о том, что дальнейшую работу в этой области не следует основывать на конкретных требованиях какого-либо одного вида транспорта. Напротив, необходимо консультироваться со всеми заинтересованными сторонами и привлекать их к участию в разработке такого договора.

22. Секретариат ЕЭК ООН считает важным согласовать в долгосрочной перспективе правила гражданской ответственности для мультимодальных перевозок в рамках одного соглашения, что таким образом позволит исправить нынешнюю ситуацию,



характеризующуюся правовой неопределенностью и защитой узкоотраслевых интересов. Следовательно, нецелесообразно разрабатывать несколько регулирующих мультимодальные перевозки правил, которые могут даже частично совпадать. Учитывая особые условия применения правил в области морского права, секретариат ЕЭК ООН полагает, что ЮНСИТРАЛ сделала важный шаг в деле пересмотра и обновления правовых положений, регулирующих международную перевозку грузов морским транспортом. В этом контексте большое значение имеет вклад ММК.

23. Секретариат ЕЭК ООН считает, что на данном этапе Комиссии следует сосредоточить свои усилия на поиске решений для перевозок из порта в порт. Охват перевозок "от двери до двери" требует более углубленных исследований и консультаций. В существующем виде договор, как представляется, не пригоден для мультимодальных перевозок, поскольку в нем учитываются не все необходимые факторы, часть из которых рассматривалась выше.

24. В этой связи секретариат ЕЭК ООН предлагает провести обсуждение вопросов, связанных с перевозками из порта в порт, на предстоящей сессии Рабочей группы по транспортному праву ЮНСИТРАЛ (15-26 апреля 2002 года) отдельно от рассмотрения проблем, касающихся перевозок "от двери до двери".

25. Секретариат ЕЭК ООН предложил провести совместное глобальное совещание ЮНСИТРАЛ-ЮНКТАД-ЕЭК ООН с участием представителей всех соответствующих отраслей и других заинтересованных сторон, имеющих отношение к мультимодальным перевозкам, что способствовало бы поиску ответа на вопрос о желательности и возможности нового международного соглашения о договоре мультимодальной перевозки, включая проблемы ответственности.

---