



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2009/3
8 January 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят первая сессия

Женева, 19–20 марта 2009 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Выдержки из обсуждений, проведенных Рабочей группой

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ И МАНДАТ

1. На своей пятидесятой сессии Рабочая группа отметила, что 3 июля 2008 года Рабочая группа III (транспортное право) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) завершила работу по подготовке конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. Проект конвенции был передан Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций для принятия, возможно в ноябре 2008 года. После принятия планируется провести осенью 2009 года в Роттердаме церемонию ее подписания. Эта конвенция вступит в силу после присоединения к ней не менее 20 стран или ее ратификации по крайней мере 20 странами.

2. Рабочая группа также отметила, что в тексте конвенции ЮНСИТРАЛ имеется ряд "все еще" спорных моментов, которые могут затруднить ее вступление в силу. Речь идет о следующем:

а) Конвенция носит весьма сложный характер и охватывает новые и неапробованные правовые "территории", которые, возможно, необходимо будет протестировать в судах в случае споров между перевозчиками и грузоотправителями.

б) Конвенция задумывалась в качестве главным образом морской конвенции в целях создания современных единообразных нормативных положений для международных морских перевозок грузов. Однако эта конвенция не ограничивается перевозкой между портами, а может также применяться к перевозке грузов другими видами транспорта, если часть перевозки осуществляется по морю. Несмотря на то, что этот момент в конвенции был учтен благодаря уточнению, что в подобных случаях преимущественную силу имеют международные конвенции в области автомобильных, железнодорожных и воздушных перевозок, по-прежнему могут возникать проблемы разграничения между ее положениями и существующими правовыми режимами, регулирующими автомобильные, железнодорожные и внутренние водные перевозки (такими, как КДПГ или КОТИФ).

с) Содержащиеся в этой конвенции положения о договорах с указанием объемов, которые определены весьма нечетко, дают основания полагать, что в ней делается акцент не на обязательной системе ответственности, защищающей "более слабые" стороны, а на правовом режиме, базирующемся на принципе свободы договоров. Поэтому при ее применении предпочтение может оказываться крупным перевозчикам за счет мелких грузоотправителей.

3. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на одной из своих следующих сессий, с тем чтобы оценить последствия и полезность этой конвенции для интермодальных транспортных операций в регионе ЕЭК ООН (ECE/TRANS/WP.24/121, пункты 51–53).

4. С целью облегчить эту оценку секретариат предлагает ниже выдержки из предыдущих обсуждений, проведенных Рабочей группой по вопросу о режимах гражданской ответственности в области интермодальных перевозок. Эти выдержки позволяют выделить ключевые вопросы и могут служить руководством к дальнейшим

действиям (полные тексты докладов и упомянутые документы размещены на вебсайте Рабочей группы).¹

II. ПРЕДЫДУЩИЕ ОБСУЖДЕНИЯ, ПРОВЕДЕННЫЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

A. Сорок восьмая сессия Рабочей группы (1–2 октября 2007 года)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/117, пункты 48–51

5. Рабочая группа отметила, что представители ЕСГ², МСАТ³ и МАМП⁴ подтвердили точки зрения, выказанные ранее Рабочей группой, в частности о том, что, помимо чрезвычайно сложного характера, нынешний проект документа предполагает установление другого уровня международного – главным образом морского – транспортного права, которое не учитывает озабоченности европейских грузоотправителей и операторов интермодальных перевозок. Он может также противоречить существующему европейскому законодательству в области наземных перевозок (КДПГ, КОТИФ/МГК, СМГС) и установившейся деловой практике. Рабочая группа придерживалась того мнения, что подход, используемый в исследовании, проведенном по заказу Европейской комиссии в 2005 году (неофициальный документ WP.24 № 1 (2006 год)), более целесообразен и является шагом в правильном направлении, поскольку он предусматривает простые, транспарентные, единообразные и строгие рамки ответственности, возлагающие ответственность на одного оператора мультимодальных перевозок (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 14–18).

B. Сорок шестая сессия Рабочей группы (4 октября 2006 года)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/113, пункты 17–21

6. Рабочая группа отметила, что консультации с общественностью по вопросам логистики в целях стимулирования грузовых интермодальных перевозок, организованные Европейской комиссией 25 апреля 2006 года, не способствовали формулированию выводов о значении проблемы мультимодальной ответственности и о возможных путях

¹ <<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>>

² Европейский совет грузоотправителей.

³ Международный союз автомобильного транспорта.

⁴ Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам.

ее решения на европейском уровне или в общеевропейском контексте. На этих консультациях различные заинтересованные стороны лишь выразили те мнения, которые уже были озвучены в ходе двух "слушаний" с участием представителей заинтересованных промышленных групп, которые уже проводились секретариатом в 2000 году (TRANS/WP.24/2000/3; TRANS/WP.24/2002/6). Аналогичные противоположные мнения были отражены также в документах с изложением позиции, представленных КЛЕКАТ, ЕОКП и МСАТ (неофициальные документы № 6 и 11 (2006 год)).

7. От имени Рабочей группы секретариат внес вклад в проведение этих консультаций, представив документ, содержащий резюме соображений Рабочей группы по данной теме. В документе было отмечено, что любая новая система гражданской ответственности для мультимодальных перевозок должна быть рентабельной, приемлемой для транспортной отрасли, однородной и совместимой с действующими режимами ответственности в рамках одного вида транспорта. Она также должна быть легкой для понимания и транспарентной и должна обеспечивать строгие рамки ответственности за все виды потерь (ущерб, утрату, задержку), независимо от того, на каком этапе перевозки были понесены потери, и независимо от причин таких потерь. В этом документе также изложены критерии, которым надлежит следовать при решении вопроса о распределении ответственности между перевозчиками и грузоотправителями (ECE/TRANS/WP.24/2006/5).

8. Исходя из своего конкретного мандата, который был дан Комитетом по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/162, пункт 4), и признавая, что большая часть европейских операций по интермодальным перевозкам выходит далеко за рамки Европейского союза и выполняется за пределами его границ – в связи с чем, по всей видимости, требуется принять соответствующее общеевропейское решение, – Рабочая группа сочла, что приступать к работе по общеевропейскому режиму гражданской ответственности в области интермодальных перевозок с охватом автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и каботажных морских перевозок еще преждевременно. Разрабатываемый в рамках Комиссии Организации Объединенных Наций по международному торговому праву (ЮНСИТРАЛ) проект документа, рассмотрение которого продолжается в Европейской комиссии и который становится все более сложным и трудным для понимания, пока не дает достаточно четких указаний и аргументов, подтверждающих полезность такой новой инициативы.

С. Сорок пятая сессия Рабочей группы (30 марта 2006 года)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 14–18

9. Рабочая группа также провела обзор последних мероприятий ЮНСИТРАЛ в области подготовки проекта договора о перевозке грузов частично или полностью по морю. Было высказано мнение, что проект этого договора, помимо того, что он крайне сложен, в случае его принятия создаст еще один режим международного права в области морских перевозок и что он в значительной мере не решает проблем европейских операторов интермодальных перевозок и их клиентов. В его нынешней форме он может также вступить в противоречие с существующим европейским законодательством в области наземных перевозок и с установившейся деловой практикой (европейские критерии: КДПГ, КОТИФ/МГК и СМГС). Было также отмечено, что предусматриваемый этим проектом новый режим не решает проблем правительств европейских стран, которые заинтересованы в создании для интермодальных транспортных операций в Европе единообразного и транспарентного режима ответственности, обеспечивающего равные условия для всех видов транспорта.

Д. Сорок третья сессия Рабочей группы (8 марта 2005 года)

Документация: ECE/TRANS/WP.24/107, пункты 23–25

10. Рабочая группа отметила, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН выразил заинтересованность в установлении режима гражданской ответственности, применяемого к европейским интермодальным перевозкам, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные перевозки и каботажное судоходство. Комитет просил Рабочую группу и ее неофициальную специальную группу продолжать тщательно отслеживать и оценивать всю соответствующую деятельность в этой области и в случае необходимости подготовить предложения, касающиеся решений на общеевропейском уровне (ECE/TRANS/162, пункт 104).

11. Учитывая, что результаты исследования, заказанного Европейской комиссией в рамках ее деятельности в связи с планом действий по совершенствованию работы консолидаторов грузов, охватывающего также режимы гражданской ответственности, применяемые в отношении интермодальных перевозок, как запланировано, будут получены осенью 2005 года, Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в сентябре 2005 года.

Е. Сороковая сессия Рабочей группы (29 сентября – 1 октября 2003 года)

Документация: TRANS/WP.24/101, пункты 24–28

12. Рабочая группа приняла к сведению, что на своей сессии, проведенной 8–9 сентября 2003 года, ее специальная группа экспертов выразила мнение, что такое расширение этого документа, изначально ориентированного лишь на морские перевозки, т.е. его распространение на все договоры перевозки, когда имеется морской сегмент, может привести к коллизиям с существующими европейскими правовыми нормами, касающимися внутреннего транспорта, такими как КДПГ для автомобильных перевозок и КОТИФ для железнодорожных перевозок. Поскольку этот правовой документ доказал свою ценность для обеспечения эффективности европейских внутренних транспортных операций, он был расценен в качестве ориентира и основы для возможной конвенции по мультимодальным перевозкам, но не правового документа, посвященного морским перевозкам, где к перевозчикам применяются существенно более низкие уровни финансовой и юридической ответственности.

Ф. Тридцать восьмая сессия Рабочей группы (7–9 октября 2002 года)

Документация: TRANS/WP.24/97, пункты 38–51

13. Рабочая группа напомнила, что в ее программе работы одним из приоритетных пунктов является анализ "возможностей согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих комбинированные перевозки". В соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту о том, чтобы проанализировать существующие трудности, возникающие в ходе операций по комбинированным перевозкам (ECE/TRANS/128, пункт 86), Рабочая группа решила продолжить рассмотрение возможных трудностей, обусловленных несоответствиями в режимах ответственности и/или недостаточно полным охватом этими режимами операций по комбинированным перевозкам (TRANS/WP.24/1999/1).

14. Рабочая группа сочла, что с учетом изменений, происходящих на различных международных форумах, и требований пользователей услугами по комбинированным и мультимодальным перевозкам в регионе ЕЭК ООН дальнейшую деятельность в этой области на данном этапе следует сосредоточить на разработке режима гражданской ответственности для мультимодальных перевозок в регионе ЕЭК ООН на основе подхода с упором на сухопутные перевозки, включая, возможно, каботажное судоходство. Рабочая группа поручила секретариату приступить к процессу разработки правового документа с этой целью.

15. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что ее специальная группа экспертов рассмотрела первый проект конвенции по мультимодальным сухопутным перевозкам. Данный проект будет доработан до его представления Рабочей группе с учетом изменений в этой области, происходящих в рамках других межправительственных организаций, в частности Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД). Специальная группа экспертов просила Рабочую группу довести до ее сведения предварительные мнения о включении каботажных перевозок и дать ей указания относительно тех ограничений ответственности, которые следует установить.

G. Тридцать седьмая сессия Рабочей группы (18–19 апреля 2002 года)

Документация: TRANS/WP.24/95, пункты 46–53

16. На своей тридцать пятой сессии Рабочая группа обратилась к секретариату с просьбой изучить возможность организации всемирного форума, для того чтобы собрать вместе всех представителей правительств и экспертов по гражданской ответственности в мультимодальных перевозках, с тем чтобы прийти к окончательному выводу относительно вопроса об унификации (TRANS/WP.24/91, пункты 40–46). Рабочая группа просила также секретариат в качестве промежуточного шага изучить возможности согласования положений об ответственности в правовых документах, регулирующих сухопутные перевозки в Европе, в частности автодорожные и железнодорожные перевозки (TRANS/WP.24/91, пункт 51).

17. Рабочая группа рассмотрела документ для обсуждения, подготовленный ее специальной группой экспертов и содержащий обзор различных возможностей для согласования правил ответственности и предложения по дальнейшей деятельности в данной области (TRANS/WP.24/2002/6).

18. Рабочая группа также приняла к сведению исследование Европейской комиссии об экономических последствиях ответственности перевозчика для интермодальных перевозок (TRANS/WP.24/2002/7).

19. Рабочая группа пришла к выводу, что с учетом хода работы в рамках различных международных форумов и требований для пользователей в сфере комбинированных и мультимодальных перевозок в регионе ЕЭК на данном этапе дальнейшая работа в этой области должна быть сосредоточена на разработке режима гражданской ответственности

для мультимодальных перевозок в регионе ЕЭК на основе подхода с упором на сухопутные перевозки, включая, возможно, морские перевозки на короткие расстояния. Рабочая группа поручила секретариату инициировать с этой целью процесс разработки правового документа.

Н. Тридцать четвертая сессия Рабочей группы (6–8 сентября 2000 года)

Документация: TRANS/WP.24/89, пункты 31–40

20. По поручению Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/133, пункт 70) секретариат созвал еще одно неофициальное совещание экспертов (Женева, 29–30 мая 2000 года) для дальнейшего изучения возможностей унификации режимов гражданской ответственности с учетом текущей деятельности в этой области и, в частности, для проведения консультаций с грузоотправителями и клиентами по вопросу о необходимости нового правового режима и по конкретным проблемам, которые возникают в этой связи у грузоотправителей.

21. Рабочая группа подробно рассмотрела результаты работы этого совещания (TRANS/WP.24/2000/3) и приветствовала, в частности, участие в нем большого числа сторон, задействованных в современных транспортных цепочках, с которыми еще не проводились консультации, как, например, службы экспресс-перевозок и представители грузоотправителей и предприятий обрабатывающей промышленности.

22. Рабочая группа приняла к сведению, что эксперты, представляющие главным образом предприятия, осуществляющие морские перевозки, а также транспортно-экспедиторские и страховые компании, в целом не одобрили идею разработки обязательного международно-правового режима гражданской ответственности, охватывающего мультимодальные перевозки. Напротив, эксперты, представляющие автомобильный и железнодорожный транспорт, операторов комбинированных перевозок, потребителей транспортных услуг и грузоотправителей, придерживались того мнения, что следует в неотложном порядке продолжать деятельность по согласованию действующих режимов ответственности, касающихся отдельных видов транспорта, и что необходим единый международный режим гражданской ответственности, регулирующий мультимодальные перевозки.

23. Рабочая группа отметила, что многие торговые компании и транспортные операторы выступают за надежную, предсказуемую и затратоэффективную систему гражданской ответственности с простыми и транспарентными положениями, охватывающими также операции по временному хранению и перевалке грузов. Наличие такой системы

способствовало бы доставке грузов точно в срок и, самое главное, позволило бы устранить существующие неопределенности при потере, повреждении и задержке в доставке груза, в том числе в случаях нелокализованных потерь или ущерба.

24. Рабочая группа приняла также к сведению призыв некоторых экспертов облегчить процесс комбинированных перевозок, обеспечить защиту менее сильных участников коммерческих операций и содействовать облегчению процедур торговли и перевозок посредством создания сбалансированной и транспарентной правовой основы в области гражданской ответственности.

I. Тридцать третья сессия Рабочей группы (10–11 апреля 2000 года)

Документация: TRANS/WP.24/87, пункты 34–36

25. Рабочая группа с удовлетворением отметила подготовленный секретариатом документ с обзором существующих режимов гражданской ответственности, охватывающих международные перевозки грузов (TRANS/WP.24/2000/2). Она приняла к сведению представленную секретариатом информацию о конкретных проблемах, которые возникают в ходе мультимодальных перевозок (например, перевозок, охватываемых единым договором перевозки, с использованием более одного вида транспорта) и которые еще не были разрешены на международном уровне. Внимание было также обращено на другие проблемы, которые могут возникнуть в результате продолжающегося распространения отличающихся национальных режимов гражданской ответственности, а также в результате применения национального законодательства, которое может оказывать воздействие на международные перевозки, например существующего проекта закона Соединенных Штатов о торговом мореплаваннии (COGSA). В этом контексте Рабочая группа признала, что даже четко функционирующие механизмы частного договорного права не являются панацеей для решения проблем гражданской ответственности, возникающих в ходе мультимодальных перевозок, поскольку они признаются недействительными в том случае, если они противоречат положениям международных конвенций или обязательному национальному законодательству.

J. Тридцать вторая сессия Рабочей группы (6–8 сентября 1999 года)

Документация: TRANS/WP.24/85, пункты 32–37

26. Рабочая группа напомнила, что в ее программе работы в качестве приоритетного пункта указан "анализ возможностей согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих осуществление комбинированных перевозок". После

проведения неофициального совещания заинтересованных экспертов (Франкфурт, 7–8 декабря 1998 года), на котором рассматривалась возможность проведения такого анализа, а также подход к устранению трудностей, обусловливаемых различиями в режимах ответственности, регулирующих работу различных видов транспорта, и/или пробелах в полном охвате всех вопросов в ходе операций по комбинированным перевозкам (TRANS/WP.24/1999/1), Комитет по внутреннему транспорту поручил продолжить изучение этого вопроса с целью выявления существующих трудностей в области осуществления операций по комбинированным перевозкам (ECE/TRANS/128, пункт 86).

27. Рабочая группа ознакомилась с исследованием, которое было проведено по просьбе Европейской комиссии и в котором рассматриваются проблемы, связанные с отсутствием согласованного режима ответственности для мультимодальных транспортных операций.

28. По просьбе Рабочей группы секретариат созвал еще одно неофициальное совещание экспертов (Женева, 12–13 июля 1999 года) с целью углубленного рассмотрения выводов первого совещания группы экспертов и представления рекомендаций Комитету по внутреннему транспорту в связи с проводимой им работой по подготовке правовых документов в этой области, а также в связи с соглашениями и процедурами, необходимыми для завершения работы над таким документом в пределах разумных сроков.

29. Рабочая группа утвердила в принципе результаты работы второго совещания экспертов, содержащиеся в документе TRANS/WP.24/1999/2. Вместе с тем она высказала мнение, что конкретные характеристики возможного нового международного правового документа, например его область применения (все виды транспорта или только виды внутреннего транспорта) или его режим (обязательный или режим, который применяется в случае отсутствия указания на конкретный режим (факультативная клаузула)), должны быть определены на более позднем этапе. Помимо вопросов существа и вопросов правового характера, особенности любого нового правового инструмента зависят также от политических возможностей, обуславливающих приемлемость такого режима для государств – членов ЕЭК. В этой связи мнения клиентов смешанных или комбинированных перевозок и операторов этих перевозок, а также мнения страховых компаний имеют первостепенное значение, и их следует заслушать в ходе подготовки такого правового документа.
