

IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (A/CN.9/109) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.		Стр.
ВВЕДЕНИЕ	225	Украинская Советская Социалистическая Рес- публика	266
I. ТЕКСТ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ	226	Федеративная Республика Германии	267
II. ЗАМЕЧАНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ:		Фиджи	270
Австралия	233	Филиппины	270
Австрия	234	Финляндия	273
Афганистан	235	Франция	274
Белорусская Советская Социалистическая Рес- публика	235	Чехословакия	278
Бельгия	237	Швеция	279
Венгрия	238	Япония	281
Германская Демократическая Республика	240	III. ЗАМЕЧАНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ УЧ- РЕЖДЕНИЙ: **	
Дания	241	Международная организация гражданской авиа- ции	283
Канада	242	Международная организация труда	285
Мексика	251	IV. ЗАМЕЧАНИЯ ДРУГИХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТ- ВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ:	
Нигер	252	Центральное бюро международных железнодоро- жных перевозок	285
Нигерия	253	V. ЗАМЕЧАНИЯ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ:	
Нидерланды	253	Международная палата по судоходству	288
Норвегия	256	Международный морской комитет	294
Соединенное Королевство Великобритании и Се- верной Ирландии	258	Международная ассоциация судовладельцев . .	299
Соединенные Штаты Америки	260	Международный союз морского страхования . .	306
Союз Советских Социалистических Республик .	263		
Сьерра Леоне	266		

Введение

1. На своей четвертой сессии (29 марта — 20 апреля 1971 года) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли постановила изучить правила, регулирующие ответственность океанских перевозчиков грузов. Соответствующее решение Комиссии на этой сессии гласило:

«Правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924

года), и в Протоколе об изменении этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены с целью их пересмотра и расширения по мере необходимости и подготовки, в случае необходимости, новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций»¹.

2. Для выполнения этой программы работы Комиссия на указанной сессии учредила новую Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок. После этого Рабочая группа начала выполнять свою программу работы и на своей восьмой сессии (10—21 февраля 1975 года) выполнила свой мандат и утвердила текст нового проекта кон-

* 29 января 1976 года.

** Замечания секретариата ЮНКТАД содержатся в документах TD/B/C.4/ISL/19 и дополнениях 1 и 2. Замечания Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок содержатся в документах TD/B/C.4/148 и TD/B/C.4/ISL/21.

¹ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17; Ежегодник, ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, II, А.

венции, озаглавленного «Проект конвенции о морской перевозке грузов»².

3. В соответствии с решением Комиссии, принятым на ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года), текст этого проекта конвенции был передан правительствам и заинтересованным международным организациям для замечаний.

4. Все замечания, полученные Секретариатом на 27 января 1976 года, воспроизводятся в настоящем документе. Перед замечаниями воспроизводится также текст проекта конвенции.

5. Подготовленный Секретариатом анализ этих замечаний содержится в документе A/CN.9/110*.

I. Текст проекта конвенции о морской перевозке грузов

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. «Перевозчик» или «перевозчик по договору» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор на морскую перевозку грузов.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично.

3. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз.

4. «Груз» означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они упакованы, «груз» включает этот предмет, предназначенный для перевозки, или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

5. «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз.

6. «Консамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или приказу или предъ-

явителю, представляет собой такое обязательство.

Статья 2. Сфера применения

1. Все положения настоящей Конвенции применяются к договорам перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Договаривающееся государство может в силу своего национального законодательства применять правила настоящей Конвенции также к внутренним перевозкам.

4. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиком и держателем коносамента.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия.

ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 4. Период ответственности

1. «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

² A/CN.9/105, приложение; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 4.

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 3, ниже; эти замечания часто касаются отдельных международных транспортных конвенций. Перечень этих конвенций и ссылки на документы приводятся в пункте 6 документа A/CN.9/110.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

- а) путем его передачи грузополучателю; или
- б) в случаях, когда грузополучатель не получает груза,— путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом или обычаем данного вида торговли, применяемым в порту разгрузки; или
- с) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которому в силу закона или правил, действующих в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В положениях пунктов 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, включает служащих, агентов или других лиц, действующих во исполнение инструкций соответственно перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Общие правила

1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки, в пределах определенно согласованного в письменной форме срока или при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который с учетом обстоятельств данного случая является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

3. Лицо, имеющее право предъявить иск об утрате груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах 60 дней по истечении срока доставки в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

4. В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

5. В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если потери, повреждения или задержка в доставке являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструк-

ции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке могут быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеет место и другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть потерь, повреждений или задержки в доставке груза, которая вызвана такой ошибкой или небрежностью, при условии, что на перевозчика лежит бремя доказывания в отношении размера потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине.

Статья 6. Пределы ответственности

Альтернатива А

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

Альтернатива В

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает [двойной] суммы фрахта.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

Альтернатива С

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлено им, рассматривается как одна отдельная единица отгрузки.

Альтернатива D

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает:

вариант X: [двойной] суммы фрахта;

вариант Y: суммы, эквивалентной $(x - y)$ ^a франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или $(x - y)$ франков за 1 кг веса брутто просроченного груза, в зависимости от того, какая сумма больше.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи применяются следующие правила:

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

^a Предполагается, что $(x - y)$ будет означать более низкий уровень ограничения ответственности, чем тот, который устанавливается в подпункте 1 а.

б) В тех случаях, когда утрачено или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлено им, рассматривается как одна отдельная единица отгрузки.

Альтернатива E

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает [двойной] суммы фрахта.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Если для перевозки грузов используются контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, то ограничение, основанное на грузовом месте или другой единице отгрузки, не применяется.

Приводимые ниже пункты применяются ко всем альтернативам:

Франк означает единицу, состоящую из 65,5 миллиграмма золота 900 пробы в тысячном исчислении.

Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения. Если такого официального курса не существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

Статья 7. Иски в случае деликта

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске против перевозчика в отношении потерь, повреждений или задержек в доставке грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре или на деликте.

2. Если иск возбуждается против служащего или агента перевозчика, такой служащий или агент, доказавший, что он действовал в пределах его служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользо-

ваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции.

3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в предыдущем пункте, не может превышать пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности перевозчика, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, возникший в результате акта или оплошности таких служащих или агентов, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем, обычной практике перевозки данных грузов либо нормам или положениям статутного права.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права ссылаться на заключение подобного соглашения в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, в соответствии с положениями статей 6 и 8. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как акт или оплошность перевозчика и подпадает под действие положения статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда перевозчик по договору поручил перевозку груза полностью или частично фактическому перевозчику, перевозчик по договору тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик по договору в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действующих в рамках их службы.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и второго предложения статьи 8 применимы в случае, если дело возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору берет на себя обязательства, не предусмотренные этой Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых этой Конвенцией, имеет отношение к фактическому перевозчику только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменном виде.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик по договору и фактический перевозчик связаны обязательством, они будут нести ответственность вместе и каждый в отдельности.

5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика по договору, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика по договору и фактического перевозчика.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть перевозки, предусмотренной в договоре, и что остальная часть договора осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору, ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенные перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов.

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

1. Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует, когда это возможно, или обозначает удобным образом такие грузы как опасные.

2. Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная о их природе и характере. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом.

3. Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере, становится опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место.

ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика, перевозчик по договору должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, сведения, упомянутые в статье 15.

2. Коносамент может быть подписан лицом, которому перевозчик по договору предоставил на это полномочия. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика по договору.

Статья 15. Содержание коносамента

1. В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные:

а) общий характер грузов; основные марки, необходимые для идентификации груза; число мест или предметов и вес груза или его количе-

ство, выраженное иначе; все эти данные отражаются в коносаменте так, как они указаны грузоотправителем;

б) внешнее состояние грузов;

с) наименование и основное предприятие перевозчика;

д) наименование грузоотправителя;

е) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

ф) порт погрузки, согласно договору перевозки, и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;

г) порт назначения по договору перевозки;

h) число оригиналов в коносаменте;

и) место выдачи коносамента;

ж) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени; подпись может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законом страны, выдавшей коносамент;

к) фрахт в случае уплаты его грузополучателем или любое указание, что он им оплачивается; и

л) заявление, упоминаемое в пункте 3 статьи 23.

2. После того как грузы погружены на борт, перевозчик, если этого потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым по пункту 1 настоящей статьи, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товарораспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то по просьбе перевозчика грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может внести исправления в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента, если после исправления в такой документ будут включены все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коно-

саменты — погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза является хорошим.

3. За исключением данных, в отношении которых и в рамках которых была внесена оговорка, предусмотренная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством *prima facie* приемки, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полностью полагается на содержащееся в нем описание груза.

4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что фрахт не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

1. Считается, что отправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера грузов, их марок, числа мест, веса и количества. Отправитель обязан возместить перевозчику все понесенные им убытки, повреждения или расходы, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Отправитель остается ответственным, даже если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем отправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всех убытков, повреждений или расходов в силу коносамента, выданного перевозчиком либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных отправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-

либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении отправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, не намеревается, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в коносаменте. Если в таком случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых отправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от отправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией, за любые убытки, повреждения или расходы, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте^b.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством *prima facie* передачи перевозчиком грузов, описанных в нем.

ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком в хорошем состоянии и в соответствии с описанием в перевозочном документе, если таковой имеется.

2. Если потери или повреждения являются скрытыми, уведомление в письменной форме должно представляться не позднее 10 дней после совершения доставки, исключая день доставки.

3. Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его доставки было предметом совместного осмотра или инспекции.

^b О редакционных изменениях, которые, возможно, будут необходимы, см. А/CN.9/105, раздел В, списка 17; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 3.

4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза.

5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня со времени передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику по договору.

Статья 20. Исковая давность

1. Перевозчик освобождается от всякой ответственности, касающейся перевозки в соответствии с этой Конвенцией, если судебное или арбитражное разбирательство не начинается в течение [одного года] [двух лет]:

a) в случае частичной потери груза или его повреждения, или просрочки в доставке с последнего дня, когда перевозчик доставил какие-либо товары согласно договору;

b) во всех остальных случаях с девяностого дня после принятия груза перевозчиком к перевозке или, если он не сделал этого, подписания договора.

2. День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок.

3. Срок исковой давности может быть продлен путем заявления перевозчика или путем соглашения между сторонами после возникновения основания для возбуждения иска. Заявление или соглашение должны быть в письменной форме.

4. Положения пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи распространяются соответственно на всякую ответственность фактического перевозчика или каких-либо служащих или агентов перевозчика или фактического перевозчика.

5. Иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьей стороне, может быть подан даже по истечении срока давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не менее 90 дней начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела.

Статья 21. Юрисдикция

1. При судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки, истец по своему выбору может предъявить иск в договаривающемся государстве, на территории которого находится:

a) основное предприятие или при отсутствии такового обычное местопребывание ответчика; или

b) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

c) порт погрузки; или

d) порт разгрузки; или

e) место, указанное в договоре перевозки.

2. a) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску.

b) Все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пунктах 1 и 2 настоящей статьи. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. a) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство.

b) Для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска.

c) Для целей настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится

- i) порт погрузки или порт разгрузки; или
- ii) основное предприятие ответчика или при отсутствии такового обычное местожительство ответчика; или
- iii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или

б) любое другое место, указанное в арбитражной оговорке или договоре.

3. Арбитраж или арбитражный суд применяет правила настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи рассматриваются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

5. Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки.

ЧАСТЬ VI. ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или в любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают

юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически недействительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в предыдущем пункте заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело.

Статья 24. Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении общей аварии. Однако правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потери или повреждения груза, регулируют ответственность перевозчика по возмещению грузополучателю любой части общей аварии.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих сторон в сфере ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб; или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская и Венская конвенции.

II. Замечания правительств

АВСТРАЛИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

1. Правительство Австралии по-прежнему поддерживает цель конвенции, а именно пересмотр

Гаагских правил 1924 года, несмотря на то, что некоторые аспекты этого проекта вызывают озабоченность. Окончательная позиция Австралии будет зависеть от решения вызывающих в настоящее время озабоченность вопросов до представления конвенции на дипломатической конференции.

2. По мнению Австралии, положения статьи 5 проекта конвенции, относящиеся к ответственности, имеют основное значение при определении общего отношения к проекту конвенции. Статья 5 и денежное ограничение, установленное в статье 6, будут иметь значительные экономические последствия для интересов отправителя, перевозчика и страховщиков. Австралия в настоящее время изучает вопрос о том, какими могут быть эти экономические последствия, и поэтому не может высказать твердой точки зрения в отношении статьи 5. Однако следует надеяться, что к девятой сессии в 1976 году определенная позиция по этому вопросу будет сформулирована.

3. Австралия считает, что этот проект конвенции должен применяться к морской части смешанных перевозок грузов. Нынешний проект конвенции может быть истолкован как относящийся только к обычным перевозкам из порта в порт, что исключает, таким образом, перевозки, осуществляемые по «сквозному коносаменту» или в соответствии с любым договором перевозки в отношении других, помимо морских, видов перевозок.

4. Есть также ряд других незначительных редакционных неточностей, которые могут привести к неизбежному спорному толкованию после применения этой конвенции. Однако можно считать, что эти незначительные неясности удастся уточнить на девятой сессии ЮНСИТРАЛ либо на дипломатической конференции.

АВСТРИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

В сравнении с Брюссельской конвенцией об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, 1924 года с поправками, внесенными Брюссельским протоколом 1968 года, данный проект представляет собой значительный шаг вперед как в отношении формы, так и в отношении содержания. Поэтому он в целом может рассматриваться как шаг вперед, который можно приветствовать. По своему общему характеру он соответствует уже существующим или находящимся в процессе разработки конвенциям о перевозке товаров другими видами транспорта.

Статья 5

В пункте 1 ответственность перевозчика толкуется как ответственность за вину, причем бремя доказывания лежит на самом перевозчике. Против этого нет возражений. С другой стороны, в

пункте 4 предусматривается, что бремя доказывания не будет возложено на перевозчика в случае, если ущерб причинен в результате пожара, возникшего на борту судна. Между тем именно в случае пожара истец редко бывает в состоянии доказать причину его возникновения. Это — вопрос, касающийся событий, имевших место на борту судна перевозчика, которые полностью контролируются самим перевозчиком. Следовательно, пункт 4 должен быть опущен, что позволит применять пункт 1 также и в случаях, когда ущерб причинен в результате пожара.

Статья 6

Альтернатива В является более предпочтительной. Для перевозчика будет трудно нести ответственность за задержку в таких же пределах, что и за потери или повреждение товаров. Если такое ограничение ответственности основывается альтернативно либо на единицах отгрузки, либо на весе, то это лишь приводит к ненужным трудностям: пределы ответственности тогда будут в значительной степени зависеть от количества товаров, помещенных в одно грузовое место. Последние конвенции о международной перевозке грузов другими видами транспорта неизменно устанавливают, что единственным критерием должен быть вес потерянных, поврежденных или доставленных с задержкой грузов.

Что касается вопроса о том, должна ли ответственность перевозчика за задержку в доставке груза ограничиваться суммой фрахта или двойной суммой фрахта, то существуют прецеденты для обоих положений. Следовательно, любое из этих решений является приемлемым.

Статья 8

Из этой статьи вытекает, что перевозчик может требовать ограничения ответственности тогда, когда он сам совершил грубую ошибку (за исключением тех случаев, когда его поведение было явно безответственным и небрежным) и даже когда люди, за которых он обычно несет ответственность, действовали со злым умыслом. Это соответствует нормам права, установленным в других конвенциях по морскому праву, но несправедливо по отношению к лицу, имеющему право на данный груз. Перевозчик должен нести неограниченную ответственность всякий раз, когда ущерб нанесен в результате грубой небрежности, проявленной им самим или его служащими или агентами. Аналогичным образом эти служащие или агенты со своей стороны должны нести неограниченную ответственность за любой ущерб, который произошел в результате их грубой небрежности.

Статья 20

Поскольку в соответствии с пунктом 1 *b* исчисление срока давности может начаться уже с девяностого дня после заключения договора, а договор может быть заключен задолго до фактиче-

ского начала перевозки, то двухлетний срок является более предпочтительным.

Второе предложение пункта 5 вызывает некоторые сомнения, поскольку устанавливаемое в нем правило о сроке исковой давности по искам о возмещении ущерба, предъявляемым к третьему лицу — в сущности о любых и всех таких исках — может оказаться несовместимым с обязательствами, взятыми на себя каким-либо государством по какому-либо другому международному соглашению. Следовательно, второе предложение должно быть исключено. Однако, поскольку без второго предложения первое предложение представляет собой не больше чем тавтология, было бы целесообразно исключить пункт 5 полностью.

Статья 21

В некоторых странах могут возникнуть трудности судебно-процессуального характера в результате применения пункта 2, который устанавливает, что хотя *forum arresti* является общей нормой, однако применения ее можно избежать, если ответчик представит надлежащие гарантии.

Вообще говоря, нет никакой пользы от того, что в каком-либо соглашении установлены нормы о юрисдикции, но не предусмотрено положение о признании и исполнении решений, вынесенных судами договаривающихся государств, обладающими необходимой компетенцией, в соответствии с данным соглашением. Ответчик может владеть имуществом в каком-либо договаривающемся государстве, чьи суды не имеют юрисдикции по смыслу пункта 1, и истец не сможет предъявить свои права на это имущество вследствие того, что решение, вынесенное компетентным, согласно пункту 1, судом, не имеет силы в этом договаривающемся государстве, а новое предъявление иска в этом государстве не допускается по этой конвенции. Поэтому стоит рассмотреть вопрос о том, что, возможно, следует дополнить статью 21 положениями о признании и исполнении решений.

Статья 25

Конец подпункта *b* пункта 2 вызывает необходимость провести сравнение между национальным законодательством и двумя международными конвенциями, с тем чтобы определить, что из них является более благоприятным для лица, имеющего право на груз. В некоторых случаях ответить на этот вопрос будет почти невозможно. Поэтому вполне достаточно предусмотреть положение о том, что оператор ядерной установки несет ответственность в соответствии с действующим национальным законодательством. Как показывает опыт прошлого, эта ответственность всегда будет более строгой в плане ее общего характера и пределов (если они существуют), чем ответственность перевозчика в соответствии с настоящим проектом конвенции. Следовательно, содержащееся в подпункте *b* пункта 2 условие должно быть исключено.

АФГАНИСТАН

[Подлинный текст на английском языке]

Правительство Афганистана изучило проект конвенции о морской перевозке грузов и считает, что подобная конвенция облегчит регулирование международной торговли и будет содействовать ее дальнейшему расширению.

БЕЛОРУССКАЯ СОВЕТСКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

[Подлинный текст на русском языке]

Проект конвенции о морской перевозке грузов, подготовленный Комиссией ООН по праву международной торговли, содержит ряд положений, которые вызывают определенные сомнения и нуждаются в уточнении. Касаясь самого названия конвенции, следует отметить излишнюю широту предлагаемой формулировки. Как видно из проекта конвенции, он затрагивает ряд основных, но все-таки не все вопросы договора морской перевозки грузов. Поэтому представляется целесообразным, чтобы это положение нашло свое отражение при окончательной доработке проекта.

Статья 1

1. Наличие в пункте 4 настоящей статьи, дающей определение понятию «грузы», положения о том, что «грузы» включают и «живых животных», представляется нецелесообразным.

2. При определении понятия «договор перевозки» в пункте 5 этой же статьи необходимо предусмотреть его письменное оформление.

Статья 2

Представляется целесообразным дополнить пункт 4 данной статьи, касающейся сферы применения, в конце второй фразы словами «если им (держателем коносамента) не является фрахтователь по чартеру».

Статья 4

Последняя часть пункта 1, начинающаяся со слов «в порту погрузки», может быть исключена из данного предложения, так как период нахождения груза в ведении перевозчика фактически определяется пунктом 2 этой же статьи.

Статья 5

1. Наличие в настоящей статье пункта 5 представляется нецелесообразным, поскольку пункт 1, вероятно, уже на основании общего принципа предусматривает освобождение перевозчика от ответственности вследствие отсутствия его вины, если ущерб возник в силу «особых рисков», которые присущи перевозке животных.

2. Пункт 6 статьи, предусматривающий освобождение перевозчика от ответственности за утрату, порчу или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и

разумных мер по спасанию имущества на море, требует некоторого уточнения. В частности, критерий «разумности» в данном случае может отрицательно повлиять на выполнение капитанами грузовых судов традиционных законов мореплавания, — в том числе оказания помощи другим судам, терпящим бедствие.

Статья 6

Для данной статьи, предусматривающей предел ответственности, наиболее предпочтительна при дальнейшем обсуждении альтернатива D с вариантом X — «суммы фрахта».

Статья 8

В конце первого предложения целесообразно опустить слова «или опрометчиво и с сознанием вероятности наступления такого ущерба», поскольку было бы весьма трудно доказать наличие таких субъективных обстоятельств.

Статья 9

1. Пункт 1 желательно конкретизировать, уточнив в данном случае применяемые нормы и правила законодательства определенной страны, например, «страна порта погрузки».

2. В пункт 3, вероятно, следует внести некоторые редакционные уточнения, в частности более ясно сформулировать его основное положение, предусматривающее применение статей 6 и 8 в случае неправомерной погрузки на палубу и утраты или повреждения или задержки в доставке исключительно в результате того, что груз перевозится на палубе.

3. Важным моментом для взаимоотношений как между отправителем и получателем, так и между перевозчиком и грузовладельцем является отметка в коносаменте факта погрузки груза на палубу судна. Поэтому представляется целесообразным предусмотреть наличие подобного положения в начале статьи 9 или же в статье 15.

Статья 11

Представляется целесообразным иметь в пункте 1 настоящей статьи положение, которое более конкретно разграничивало бы ситуации, предусмотренные в статьях 10 и 11, указав, что они (статьи 10 и 11) относятся к тем случаям, когда договор содержит специальную оговорку, и что перевозчик выполняет лишь конкретно обусловленную часть перевозки.

Статья 16

Конец пункта 1 данной статьи необходимо дополнить положением о том, что перевозчик при определенных условиях имеет право вносить в коносамент соответствующую оговорку по тем

данным о грузе, в которых он имел основания сомневаться или которые он не мог проверить.

Статья 17

1. Пункт 3 настоящей статьи, вероятно, можно исключить, так как затрагиваемые в нем вопросы могут быть разрешены в соответствии с нормами национального права.

2. Пункт 4 также может быть изъят из данной статьи, поскольку статья 8 уже предусматривает разрешение вопросов, затрагиваемых в названном пункте.

Статья 19

1. В пункте 2 настоящей статьи целесообразно, так же как и в пунктах 1 и 5, предусмотреть единообразный момент отсчета срока для подачи грузополучателем письменного уведомления перевозчику, в частности указав момент «передачи груза получателю».

2. В пункте 6 целесообразно предусмотреть положение, в соответствии с которым уведомление, направляемое перевозчику, будет считаться действительным и по отношению к участвовавшему в осуществлении перевозки фактическому перевозчику.

Статья 20

Пункт 3 данной статьи целесообразно записать аналогично статье 22 (2) принятой в 1974 году Конвенции об исковой давности и гласящей: «Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Такое заявление может быть возобновлено».

Статья 21

Наличие данной статьи в тексте Конвенции представляется нецелесообразным, поскольку затрагиваемая в ней проблема юрисдикции является слишком сложной и выходит за рамки самой Конвенции. По-видимому, данная проблема должна быть оставлена на разрешение в соответствии с нормами национального законодательства. В качестве альтернативы можно было бы предусмотреть, что содержащееся в пункте 1 *a*, *b*, *c*, *d* правило о подсудности должно применяться в том случае, если компетентный суд не оговорен в самом договоре перевозки.

Статья 22

Вызывает сомнение целесообразность наличия в проекте данной статьи, поскольку ее принятие может привести к отказу от использования — в отношении договоров морской перевозки грузов — широко признанной арбитражной процедуры, имеющей по сравнению с судебной процедурой ряд преимуществ; в частности, арбитражная процедура более оперативна, проста и отличается значительно меньшими издержками и расходами.

БЕЛЬГИЯ

[Подлинный текст на французском языке]

А. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Правительство и судоходные организации Бельгии в целом положительно относятся к текстам, выработанным Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

Правительство Бельгии с удовлетворением отмечает, что делегации, представляющие различные континенты, где имеются часто отличающиеся друг от друга правовые системы, философские воззрения и нравственные нормы, достигли взаимопонимания. В этом оно видит надежду на разработку и других проектов, столь же значительных, как проект конвенции о морской перевозке грузов.

Оно также удовлетворено результатами, полученными Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

Можно считать, что достигается искомое равновесие интересов перевозчиков и грузовладельцев, в том числе лиц, занимающихся отправкой или погрузкой товаров либо их доставкой. Практика подтвердит обоснованность такой надежды.

По крайней мере в теоретическом плане, в том что касается редакции и представления, то большинство положений по существу вопроса явно улучшают текст Брюссельской конвенции 1924 года. Кроме того, правительство Бельгии надеется на то, что будущая конвенция, выработанная в более широких рамках, окажется такой же успешной и стабильной, как и Конвенция, которую она призвана заменить.

В. КОНКРЕТНЫЕ КОММЕНТАРИИ

Правительство Бельгии не считает необходимым представлять в рамках этих комментариев предложения редакционного порядка, например в отношении определения фактического перевозчика и связанных с этим статей, таких как статья 2, пункт 4. Делегация Бельгии сформулирует их позднее.

Статьи проекта не вызывают замечаний по существу, за исключением тех, о которых упоминается ниже.

Статья 5

1. Что касается статьи 5, то правительство Бельгии сожалеет по поводу отсутствия в ней положения об освобождении перевозчика от ответственности за навигационную ошибку, совершенную капитаном, членами команды или лицами, служащими на судне.

Под «навигационной ошибкой» понимается ошибка при судовождении в строгом смысле слова, за исключением, следовательно, коммерческого управления судном.

Оно убеждено в том, что исключение подобного положения об освобождении от ответственности

не принесет пользы ни одной из сторон в договоре о перевозке.

Включение же такого положения объясняется главным образом стремлением избежать споров о том, вызвало ли управление судном причинение ущерба грузу, дающего основания для возбуждения дел о возмещении убытков, которые могут оказаться длительными и дорогостоящими. Включение такого положения объясняется также стремлением сократить издержки по страхованию и обеспечить непосредственный и несложный контроль со стороны грузоотправителей.

Наконец, условия работы на борту судна бывают иногда такими, что целесообразно освобождать перевозчика от ответственности за оперативные действия, совершенные лицами, ответственными за судовождение.

2. Пункт 4 статьи 5 содержит положение об ответственности в случае пожара, которое выходит за рамки общего правила. Решение, которое закрепляется в этом пункте, является приемлемым, однако может дать основания для возбуждения судебных дел.

Правительство Бельгии предпочло бы более радикальное и четкое решение, которое предусматривало бы принятие положения об освобождении от ответственности в случае пожара.

3. С другой стороны, правительство Бельгии сожалеет о том, что при включении в проект принципа ответственности за задержку — который, по его мнению, значительно улучшает нормы об ответственности — было признано необходимым отойти от формулировки Конвенции 1924 года, которая налагает на перевозчика ответственность за любую потерю или повреждение товара и не налагает ответственности, как говорится в пункте 1 статьи 5 проекта, за потери, повреждения или расходы, являющиеся результатом потери или повреждения в отношении груза.

Такая редакция не только отходит от формулировки Конвенции, которую этот проект призван заменить, но и отличается также от положений, содержащихся в других международных конвенциях о перевозке.

В целях соответствия проекта судебной практике и доктрине, установившейся на основе формулировки Конвенции 1924 года, целесообразно было бы вернуться к использованным в ней понятиям.

Начало пункта 1 статьи 5 следует читать следующим образом:

«Перевозчик несет ответственность за любую потерю или повреждение груза, а также за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потере, повреждению или задержке... (и т. д.)».

Статья 6

Правительство Бельгии на нынешней стадии воздерживается от того, чтобы высказаться за тот или иной предложенный вариант статьи 6.

Однако оно констатирует, что те, кто заинтересован в морских перевозках, по-видимому, не будут выступать против более простой формулы, чем двойной критерий исчисления (единица и вес), предусмотренный в Протоколе об изменении Конвенции 1924 года и принятый в 1968 году. Однако эта простая формула приемлема лишь при условии, что в результате не будут значительно расширены пределы ответственности.

Кроме того, оно признает настоятельную необходимость по-другому решить вопрос об основе для определения валюты.

Оно может высказаться в пользу системы специальных прав заимствования, которая принята Международным валютным фондом и предложена в системе Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Статья 16

Конец пункта 1 статьи 16, в котором от перевозчика, желающего сделать оговорки, требуется специальная отметка об основаниях или неточностях или об отсутствии разумных средств проверки, является противоречащим торговой практике, которая никогда не вызывала серьезных трудностей. В случае принятия этой статьи она может затруднить подготовку документов и задержать отправку товаров.

Статья 21

По статье 21 можно сделать два замечания.

1. Подпункт *b* пункта 1 может привести к возбуждению судебного дела в месте, отличном от места заключения договора, что может противоречить интересам заинтересованных сторон.

Так как на практике перевозчик будет стремиться не подпасть под юрисдикцию суда, функционирующего не в сфере его деятельности или не в месте заключения договора, он постарается заключить договоры, в соответствии с которыми он смог бы серьезно защищать свои интересы, что в действительности не имеет места, когда он действует в интересах отправителя через агентство.

Поэтому упоминание понятия «агентство» будет препятствовать, в ущерб грузоотправителям, коммерческим переговорам с целью заключения договора о перевозке на месте.

В статье 17 последней Конвенции (Афинской конвенции 1974 года о морских перевозках пассажиров и их багажа) содержится более приемлемая формулировка.

Аналогичное замечание могло бы быть также сделано относительно пункта 2 *d iii* статьи 22.

2. Второе предложение подпункта *a* пункта 2 является неприемлемым, поскольку при его применении оно может вступить в противоречие с Брюссельской конвенцией 1952 года об унификации некоторых правил относительно права задержания морских судов, которую ратифицировала Бельгия (см. статью 7 этой Конвенции).

Действительно, эта Конвенция в некоторых условиях делает суд государства, в котором было задержано судно, компетентным принимать решения по существу этого дела. Если истец вынужден осуществить арест с целью охраны своих интересов, он не может больше по требованию ответчика передать это дело в другой суд.

Поэтому предлагается исключить указанное предложение.

Статья 24

Статью 24 следует сформулировать таким образом, чтобы положения этого раздела конвенции не затрагивали применение правила D Йорк-Антверпенских правил.

ВЕНГРИЯ

[Подлинный текст на русском языке]

Проект конвенции о морской перевозке грузов, разработанный Рабочей группой по морским перевозкам в рамках ЮНСИТРАЛ, является в целом важным шагом в унификации права международной торговли, особенно ввиду того, что вместо предыдущего, неполного, в определенной степени одностороннего урегулирования в нем сделана попытка осуществить современное международно-правовое урегулирование, соответствующее сегодняшним требованиям международной торговли, основанное на сбалансированном компромиссе интересов заинтересованных сторон, то есть перевозчиков и грузоотправителей. Этот проект представляет более высокий уровень урегулирования по сравнению с прежним, содержит в сущности новые решения и подходы к отдельным вопросам, лучше соответствует другим международным нормам, касающимся перевозки грузов. Ввиду изложенного выше в целом мы оцениваем положительно данный проект.

часть I

Статьи 1 и 2

В отношении части I проекта, содержащей общие положения, считаем значительным, что определение сферы применения документа дано точно и более широко, чем это было сделано в Брюссельской конвенции 1924 года¹. Мы согласны с тем, чтобы конвенция — согласно проекту и установленным в нем критериям — применялась к договорам перевозки грузов и не только к коносаментам или договорам, подтвержденным коно-

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

саменами. Мы согласны с расширением пятью альтернативными критериями, изложенными в пункте 1 статьи 2, круга применения конвенции, поскольку это дает однозначное решение и, кроме этого, является важным шагом на пути к универсальности.

ЧАСТЬ II

Часть II проекта касается вопросов ответственности перевозчика.

Статья 4

В этой связи мы считаем важным, что в соответствии с другими международными соглашениями о перевозке грузов проект устанавливает период перевозки сроком от принятия груза перевозчиком до момента сдачи его. Таким образом, в проекте отрицается подход Брюссельской конвенции, который серьезно затрагивает интересы грузоотправителя и уже давно подвергается критике. По Брюссельской конвенции период перевозки начинается от погрузки груза на судно и оканчивается в момент его разгрузки.

Статья 5

По нашему мнению, очень важно, что вопрос ответственности перевозчика урегулирован на основе разумного и справедливого распределения риска заинтересованных сторон. Ответственность, основанная на виновности, сопровождается процедурой доказывания, что и является самым подходящим решением в настоящее время. Судебная практика, существующая в отдельных странах, естественно, по-разному определит уровень предостережения, как это случилось и в связи с Варшавской конвенцией о воздушной перевозке грузов². Варшавская конвенция дает похожее решение вопроса. Положительная сторона ограничения ответственности выражается в том, что в каждом варианте дается ограничение по весовым единицам (кг) и подлежащая оплате сумма устанавливается в франках *Francs*, что в отличие от действующего урегулирования устраняет уменьшающую ответственность роль инфляции.

Одновременно представляется целесообразным упростить пункт 5 статьи 5. Предлагается сохранить первую фразу и исключить следующее предложение.

Статья 6

Среди вариантов, предусмотренных статьей 6, с нашей точки зрения считаются подходящими альтернативы А или С, так как они устанавливают единое правило в отношении ограничения ответственности перевозчика в случае потери, повреждения и просрочки в выдаче груза. Однако до определения представляющей верхний предел платежной обязанности суммы, применяемой в отдельных альтернативах, не является целесооб-

разным принять окончательную позицию. В то же время считается целесообразным включить в текст проекта положение об объявлении стоимости, как это было сделано в Брюссельском протоколе 1968 года³.

В оценке системы ответственности, определенной в проекте, вызывает затруднения, что режим ограничения ответственности в данный момент предусмотрен только в альтернативах. Ведь в случае принятия ограничения «по единицам» окажется необходимым указать на содержание контейнера, поскольку, в данном случае стоимость упаковочных единиц в контейнере может быть значительной. Но в случае принятия ограничения ответственности по килограммам эта проблема не возникает.

Статья 8

Представляется целесообразным расширить правило, зафиксированное в первой фразе статьи 8, так, чтобы перевозчик не имел возможности ссылаться на ограничение ответственности по статье 6 даже в том случае, если его служащие или агенты совершили действия, установленные в первом предложении статьи 8. Ведь перевозчик обычно действует через своих служащих или агентов, и решение в статье 8 — имея в виду и ее вторую фразу — обеспечивает только небольшую фактическую защиту для грузоотправителей в случае причинения ущерба по статье 8.

Статья 9

По пункту 1 статьи 9 груз можно перевозить на палубе и тогда, когда это соответствует обычной практике перевозки данных грузов. Может быть, было бы целесообразным более точно определить понятие «usage», так как в дальнейшем могут быть расхождения в его толковании. (В отношении перевозки на палубе в специальной литературе чаще всего говорится о «binding custom».) Представляется целесообразным уточнить текст в его оттенках.

Не совсем ясно, как толковать пункт 3 статьи 9. Если правильно толкование, что перевозчик не отвечает за ущерб, причиненный исключительно перевозкой на палубе, то это правило одностороннее и необоснованное.

Статьи 10 и 11

Мы согласны с определением и отличием друг от друга понятий «contracting carrier» и «actual carrier», а также с положениями статьи 10. Кажется, что пункт 2 статьи 11 противоречит пункту 1 статьи 10, поэтому предлагается исключить его.

² Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 года.

³ Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, который был подписан в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

часть IV

Статья 17

Пункты 2, 3 и 4 статьи 17 в части IV проекта, касающиеся гарантийного письма или его правовых последствий, могут привести к спорной практике. По нашему мнению, в проекте установлено только то действующее в каждом праве правило, по которому обман ведет к недействительности, и с такой точки зрения оно абсолютно правильно. Однако проект не может устранить ту претензию грузоотправителя, которая гарантируется другими международными правилами в целях обеспечения выдачи перевозчиком так называемого «чистого коносамента». По таким причинам предлагается исключить пункты 2, 3 и 4.

Статья 20

В отношении сроков исковой давности, предусмотренных пунктом 1 статьи 20, мы поддерживаем двухлетний срок, особенно ввиду того, что в сложившейся практике в настоящее время используется продление годового срока. Вследствие наличия расхождений в отдельных национальных законодательствах в отношении правового характера или возможности продления этого срока, а также способов такого продления международная практика не едина, она скрывает опасности для обеих сторон. Двухлетний срок соответствовал бы и упомянутому выше урегулированию Варшавской конвенции, ведь морская перевозка грузов с этой точки зрения (географическое состояние, возможность предъявления претензий) близка к воздушной перевозке грузов.

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ
РЕСПУБЛИКА

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Статьи 4 и 10

1. Германская Демократическая Республика высоко оценивает работу, сделанную Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок за период с 1969 года, которая изучила Международную конвенцию об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и Протокол о поправках к этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), с тем чтобы осуществить их пересмотр, и которая в конечном счете разработала проект конвенции о морской перевозке грузов.

Германская Демократическая Республика приветствует отраженные в данном проекте усилия по согласованию норм международного транспортного права и по внесению в положения данного проекта конвенции положения, отражающего развитие новых средств транспорта. Германская Демократическая Республика, в частности, поддерживает те концепции, на которых основываются

статьи 4 и 10. Статья 4, содержащая положения об обязательной ответственности перевозчика с момента принятия им груза до момента сдачи им груза, охватывает период, в течение которого на практике наносится большая часть ущерба. Соответственно статья 10 устанавливает совместную ответственность перевозчиков по договору и фактических перевозчиков. Эти положения должны быть сохранены и даже более точно определены.

2. В целях содействия завершению данного проекта конвенции Германская Демократическая Республика вносит следующие замечания:

Статья 2

2.1 Пункт 4 статьи 2 исключает чартер-партии из сферы применения этой конвенции. Поэтому название этой конвенции не соответствует ее действительному объекту. Германская Демократическая Республика была бы признательна, если бы это несоответствие было устранено путем включения чартер-партий в сферу применения конвенции в соответствии с ее названием.

Статья 6

2.2 Что касается вопроса об ограничении ответственности определенной суммой (статья 6), то Германская Демократическая Республика предпочитает альтернативу В, дополненную правилом о контейнерах (альтернатива С, пункт 2 а). Нам представляется, что было бы более целесообразно сформулировать последнюю фразу той части этой статьи, которая касается всех альтернатив, следующим образом:

«Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения или в момент достижения заинтересованными сторонами соглашения».

Это положение проекта конвенции основано на предположении, что любой иск может быть удовлетворен лишь путем применения права, в то время как практика показывает, что большое количество споров разрешается путем достижения заинтересованными сторонами соглашения.

Статья 8

2.3 Германская Демократическая Республика считает желательным включить в данный проект конвенции общую норму, устанавливающую, что перевозчик несет ответственность за акты и оплошность его служащих или агентов, и соответственно изменить текст статьи 8 таким образом, чтобы перевозчик не имел права на привилегию ограничения ответственности в отношении ущерба, возникшего в результате ошибки, упомянутой в этой статье, и причиненного перевозчиком или его служащими или агентами.

Статья 9

2.4 Что касается пункта 1 статьи 9, то Германская Демократическая Республика полагает, что в нем содержится неясность в отношении того, на какие «нормы или положения статутного права» сделана ссылка. Мы считаем, что в этом положении должно быть ясно указано, что эти нормы или положения статутного права не относятся к национальному законодательству. Поэтому Германская Демократическая Республика предлагает ограничить пункт 1 статьи 9 таким образом, чтобы перевозчик имел право перевозить груз на палубе лишь при наличии прямо установленного договорного соглашения. В случае контейнерной перевозки статья 9 должна быть дополнена другим пунктом, предусматривающим, что перевозчик имеет право перевозить контейнеры на палубе без какого-либо прямо установленного договорного соглашения, если он обеспечивает соблюдение тех же правовых условий, как и в случае перевозки в трюме.

Статья 11

2.5 Германская Демократическая Республика рекомендует исключить пункт 2 статьи 11, поскольку с точки зрения нашей системы права это положение противоречит понятию транзитных перевозок. В случае, если перевозчик берет на себя обязательство за всю перевозку, он также должен нести ответственность в течение всего периода, охватываемого договором.

Статья 18

2.6 Германская Демократическая Республика полагает, что статья 18 должна основываться на таком положении:

«Когда перевозчик по просьбе грузоотправителя выдает документ, помимо коносамента, то такой документ является доказательством *prima facie* принятия перевозчиком грузов, описанных в нем».

В целях принятия во внимание тенденций международного развития статья 18 должна быть дополнена таким образом, чтобы охватить правовые последствия выдачи таких документов. Германская Демократическая Республика предлагает следующую формулировку:

«Перевозчик обязан доставить груз грузополучателю, указанному в этом документе, в порт назначения.

Грузоотправитель сохраняет право распоряжения грузом до тех пор, пока он не доставлен в порт назначения, если только он не передал это право заранее в письменном виде и без каких-либо оговорок грузополучателю или какому-либо третьему лицу и не информировал перевозчика о такой передаче.

Если в таком документе содержится ссылка на условия перевозки, то они имеют силу, если о них сообщено или о них уведомлено каким-либо другим образом».

Статьи 21 и 22

2.7 Германская Демократическая Республика считает, что было бы более правильным, если бы статьи 21 и 22 исходили из того факта, что в случае спора, возникшего в результате или в связи с договором перевозки, такой спор всегда передавался на рассмотрение того суда, по которому стороны пришли к соглашению в договоре; в том случае, если государства являются сторонами договора в соответствии с международным правом, которое определяет место рассмотрения конкретных споров, эти положения должны применяться в соответствии с международным правом.

Лишь в том случае, если стороны не заключили соглашения относительно места рассмотрения спора или если государства, в которых стороны имеют свое местопребывание, а в случае отсутствия такового, места своей деловой деятельности, не несут обязательств, связывающих их в соответствии с международным правом, этот проект конвенции должен предоставлять истцу право выбора. Было бы предпочтительнее ограничить этот выбор судом места

порта погрузки, или

порта разгрузки, или

основного места деловой деятельности перевозчика.

Пункт 2 статьи 2 и пункт 4 статьи 5

2.8 В дополнение к этому при редактировании настоящего проекта конвенции должен быть вновь изучен вопрос о том, должно ли в соответствии с определениями, установленными в статье 1, определение, содержащееся в пункте 2 статьи 2 и в пункте 4 статьи 5, быть дополнено выражением «фактический перевозчик».

ДАНИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Датское правительство придерживается мнения, что проект, являющийся результатом тщательно продуманных компромиссов, может стать приемлемой основой для дальнейших дискуссий.

Датское правительство считает крайне важным, чтобы новая конвенция была приемлема для возможно большего числа государств и обеспечивала глобальное решение вопросов, связанных с морскими перевозками, а также полностью заменила Конвенцию 1924 года¹.

Статья 5

Учитывая вышесказанное, датское правительство в предварительном порядке может согласиться с компромиссным решением относительно положений об ответственности перевозчика, со-

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

державшимся в статье 5, хотя оно одновременно хотело бы выразить некоторую озабоченность в связи с тем, что на перевозчиков ложится более тяжелое бремя.

Статья 6

Среди предложенных в статье 6 различных систем ограничения ответственности Дания предпочла бы альтернативу А как самую простую систему. Далее, датское правительство придерживается мнения, что это ограничение должно выражаться не в золотых франках, а в специальных правах заимствования, определенных МВФ.

Датское правительство резервирует свою позицию в отношении других деталей проекта конвенции.

КАНАДА

[Подлинный текст на английском языке]

1. ОБЩИЙ КОММЕНТАРИЙ ПО ТЕКСТУ ПРОЕКТА

Хотя в силу качественного уровня редакции юридические и торговые последствия предлагаемой конвенции полностью понять трудно, как представляется, имеет место значительный отход от существующих Гаагских правил¹. Юридическая система ответственности, которую проект пытается установить, близка общему праву договоров, но в то же время несколько отклоняется в сторону признания необходимости защиты грузополучателя, который, как правило, не является стороной при заключении договора перевозки. В этих целях в проекте предлагается юридическая система, в определенной мере признающая концепцию последующего держателя оборотного торгового документа, одновременно в некоторой степени регулируя основы общих отношений между сторонами договора перевозки.

Составители проекта, по всей видимости, сделали попытку охватить все возможные ситуации. При этом они во многих случаях не только предусмотрели такие положения, которые явно несовместимы с общей целью конвенции, как ее понимает Канада, но и, возможно, в какой-то степени утратили перспективу с точки зрения цели конвенции о морской перевозке грузов. По мнению Канады, необходима конвенция в той мере, в какой она устанавливает единое международное понимание отношений между сторонами договора перевозки и защищает тех, кто не имеет возможности со знанием дела согласиться с условиями договора, но в то же время затрагивается этим договором. Канадский комментарий по проекту конвенции исходит из следующей основной предпосылки:

Когда договор представляет собой договор присоединения или когда грузополучатель или другой получатель соответствующих товаров не является стороной при заключении договора о перевозке, необходима конвенция, для того чтобы

условия такого договора были справедливыми и разумными для этих «невинных» сторон, создавая в то же время справедливое равновесие между сторонами в договоре.

В свете этой основной предпосылки разработан ряд других предпосылок, на основе которых составлен настоящий подробный комментарий по проекту.

По мнению Канады, предлагаемая конвенция должна, как это следует из ее названия, относиться лишь к морской перевозке грузов, и в частности к тем международным аспектам морской перевозки, которые могут быть надлежащим предметом унификации посредством принятия международной конвенции о морской перевозке грузов.

Первая предпосылка

В интересах единообразия в ее применении конвенция должна содержать положения лишь по тем вопросам, урегулировать которые исключительно в рамках внутригосударственного права договаривающихся государств было бы неправильно.

Например, согласно этой предпосылке отношения между перевозчиком и лоцманом, стивидором и судоремонтной фирмой подпадают под сферу действия внутригосударственного права.

Однако совершенно иной характер имеет, например, ответственность за чужую вину, вытекающая из отношений между перевозчиком и капитаном судна. Хотя юридические основы подобных отношений должны подпадать под сферу действия внутригосударственного права, конвенция будет действовать в отношении служащих и агентов как перевозчика, так и грузоотправителя.

Вторая предпосылка

Вытекающие из конвенции права и обязанности перевозчика в отношении договора перевозки должны распространяться на его служащих и агентов.

Хорошо известно, что в международных морских перевозках не существует официального документа, известного как договор перевозки, в том виде, в каком он существует в перевозках другими видами транспорта. Спор о том, является ли коносамент договором перевозки, продолжается. Рассматривался вопрос о практической целесообразности предложения о том, чтобы привести конвенцию о морской перевозке грузов в соответствие с другими видами транспорта, предусмотрев условия договора перевозки, однако был сделан вывод, что в общем и целом маловероятно, чтобы подобное предложение встретило в настоящее время всеобщую поддержку.

Третья предпосылка

Конвенция должна относиться строго к исполнению договора морской перевозки. Она должна кодифицировать некоторые обязательные

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

элементы отношений между сторонами договора перевозки, а именно между перевозчиком и грузоотправителем, и в особенности их права и обязанности, защищая в то же время право грузополучателя и другого уполномоченного им лица принять поставку грузов в том же состоянии, в каком они были отправлены. Нельзя допустить, чтобы договор перевозки, заключенный добросовестно, мог изменять или отменять какие-либо из этих прав и обязанностей: таким образом, конвенция должна быть обязательной для сторон и не должно быть возможности отказываться от ее применения.

В канадском законодательстве Закон о водной перевозке грузов, в частности, предусматривает, что Гаагские правила применяются лишь к грузам, направляющимся в другие страны. В интересах единообразия и в целях поощрения принятия новой конвенции как можно большим числом государств принята.

Четвертая предпосылка

Конвенция должна применяться к морской перевозке всех грузов. Конвенция должна применяться к грузам, направляющимся за границу и поступающим из-за границы, но не к внутренним перевозкам, если каждым государством в индивидуальном порядке не будет объявлено, что применение конвенции к таким перевозкам соответствует его государственным интересам.

В качестве меры добросовестности заключения договора перевозки перевозчик и грузоотправитель должны иметь некоторые основные обязанности, которые состоят, соответственно, в следующем:

Пятая предпосылка

Перевозчик обязан предоставить и содержать транспортное средство, соответствующее характеру груза, подлежащего перевозке. В течение периода его ответственности за груз перевозчик обязан заботиться об этом грузе как о своем собственном.

Шестая предпосылка

Грузоотправитель обязан сообщить перевозчику о действительном характере подлежащего перевозке груза, о любом особом свойственном ему дефекте и о любых особых качествах груза, которые могут повлиять на способ его погрузки, перемещения, укладки в трюме, содержания и разгрузки.

Исходя из того, что, как указано в первой и третьей предпосылках, конвенция будет применяться только к тем вопросам, которые было бы неправильно урегулировать исключительно в рамках внутригосударственного права договаривающихся государств, и строго к морской перевозке грузов, Канада поддерживает являющееся из

проекта намерение отнести действие конвенции ко всему периоду ответственности перевозчика.

Седьмая предпосылка

Период ответственности перевозчика за груз должен охватывать время с момента, когда груз поступает под его контроль, и до того момента, когда он передает контроль над грузом путем сдачи его грузополучателю или другому уполномоченному лицу, и ограничиваться этим временем.

Что касается ответственности перевозчика, то ни одна из пяти предложенных в проекте альтернатив ее количественного выражения не предусматривает одновременно удовлетворительного урегулирования ни неясных вопросов, связанных с использованием золота в качестве валютной единицы измерения, ни расхождений в судебных решениях относительно смысла «грузового места», ни ответственности, связанной с «единицей веса». Канада рассмотрела вопрос о том, чтобы увязать размер ответственности перевозчика с застрахованной стоимостью груза или с обязательной объявленной стоимостью в коносаменте. Однако было установлено, что подобная мера может потребовать от грузоотправителя сообщения перевозчику информации, которую по коммерческим соображениям он может пожелать оставить в тайне. Была также рассмотрена точка зрения, согласно которой размер ответственности перевозчика за груз необъявленной стоимости в течение того срока, когда он находится под его контролем, может быть ограничен в прямой пропорции к уплаченной стоимости фрахта в соответствии с формулой, которую надо определить. Это предложение само по себе не вполне свободно от трудностей и может привести к некоторым несправедливостям, однако оно представляется по крайней мере достойным дальнейшего изучения и анализа практического применения.

Роль и назначение коносамента по-прежнему являются предметом споров в то время, когда рассматривается вопрос о дальнейшем развитии сквозных коносаментов в смешанных перевозках и даже о возможном отказе от коносамента в том виде, в каком он известен в течение многих лет. Передача информации в отношении грузов с помощью электронной обработки данных или автоматической обработки данных и широкое использование документарных аккредитивов, по-видимому, свидетельствуют о возникновении совершенно нового режима транспортной документации. Однако пока представляется необходимым по-прежнему признавать важность и значение коносамента.

Восьмая предпосылка

Конвенция должна признать коносамент в качестве транспортного документа, служащего при отсутствии официального договора перевозки в качестве товарораспорядительного документа, квитанции за отправку груза и дока-

зательства договора перевозки. Выдача коносамента перевозчиком должна означать для него обязательство поставить груз лицу, указанному в коносаменте, или лицу, в пользу которого в нем сделана передаточная надпись, или лицу, имеющему право на принятие поставки груза.

Термину «коносамент», конечно, необходимо дать такое определение, чтобы эта восьмая предпосылка могла иметь силу.

В соответствии с первой, третьей и четвертой предпосылками и с целью и смыслом других предпосылок девятая, и последняя, предпосылка сводится к нижеследующему:

Девятая предпосылка

Конвенция не должна применяться к смешанным перевозкам, а должна применяться строго к морской перевозке грузов, определяемой периодом ответственности перевозчика, предусмотренным в конвенции.

II. КОММЕНТАРИЙ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ ПРОЕКТА

(Примечание: в настоящем комментарии сохраняется нумерация пунктов проекта.)

Статья 1. Определения

Пункт 1

За исключением, возможно, некоторых тайм-чартеров, при которых перевозчик неизвестен, определение «перевозчик», данное в Гагских правилах, как представляется, не вызывает трудностей или неясностей. Определение «перевозчик» в проекте ЮНСИТРАЛ представляет собой шаг вперед, поскольку в нем перевозчик рассматривается с точки зрения его договорного соглашения с грузоотправителем и в качестве стороны в договоре перевозки. Однако соглашаться с включением наряду с термином «перевозчик» термина «перевозчик по договору» противоречило бы изложенным ранее предпосылкам. Составители сами, по-видимому, не совсем ясно представляют себе точные отношения между перевозчиком и перевозчиком по договору, и во включении термина «перевозчик по договору» наряду с термином «перевозчик» нельзя усмотреть какой-либо практической целесообразности, так же как и нельзя усмотреть какого-либо преимущества во взаимозаменяемости этих выражений. Экспортер (грузоотправитель) всегда должен знать, с кем он заключил договор о перевозке грузов, и ничто не должно препятствовать ему заключать договор непосредственно с фактическим перевозчиком или лишать его права предъявлять иск фактическому перевозчику. Включение наряду с термином «перевозчик» термина «перевозчик по договору», а также его употребление в конвенции ставит эти права под сомнение и может вызвать необходимость рассмотрения традиционных отношений между принципалом и агентом и существующих агентских согла-

шений, поскольку в случае сохранения этого термина на агента судна будет возлагаться большее число обязанностей. Кроме того, в случае сохранения термина «перевозчик по договору» грузоотправители могут быть вынуждены всегда действовать через экспедиторов грузов, не вступая в непосредственные отношения с перевозчиком. Насколько известно, экспедиторы грузов в Канаде используются в меньшей степени, нежели в некоторых других развитых странах, и канадские грузоотправители предпочитают такую практику. Поэтому статья 1 (1) должна иметь следующую формулировку:

«1. „Перевозчик“ означает любое лицо, которым или от имени которого заключается договор перевозки с грузоотправителем».

Пункт 2

Многие из аргументов, высказанных в отношении термина «перевозчик по договору», относятся к включению термина «фактический перевозчик». Признавая практику, согласно которой перевозчик делегирует часть своих полномочий третьей стороне, этот вопрос, возможно, целесообразнее оставить в сфере ведения внутригосударственного права, поскольку эта практика не является ни общей, ни единой, и было бы нежелательно включать ее в международно-правовой документ. Когда перевозчик намеревается при заключении договора перевозки делегировать часть своих полномочий третьей стороне, такое намерение должно быть оговорено в договоре перевозки. Включение терминов «фактический перевозчик» и «перевозчик по договору» сделало бы излишне жесткой торговую практику, которая в настоящее время является гибкой, и привело бы к увеличению расходов грузоотправителя. Эти термины должны рассматриваться в конвенции, касающейся смешанных перевозок. Поэтому статью 1 (2) следует опустить.

Пункт 3

Из определения «грузополучатель» не ясно, означает ли оно в действительности любое лицо, которое может предъявить коносамент, а фраза «принять поставку груза» требует уточнения в том, что касается надлежащего времени такой поставки. Предлагается следующая формулировка:

«3. „Грузополучатель“ означает лицо, указанное в коносаменте, или лицо, в пользу которого в нем сделана передаточная надпись, или лицо, имеющее право принять поставку груза».

Пункт 4

Имеющееся в Гагских правилах определение «груз» несовершенно, и новое определение является предпочтительным. В отношении включения живых животных возражений нет, при условии, что от перевозчика будет требоваться надлежащая забота при их перевозке. Багаж пассажиров должен быть исключен из определения, по-

скольку такой «груз» регулируется Афинской конвенцией². Однако существенно важно уточнить смысл выражения «предмет, предназначенный для перевозки». Упаковка является существенным аспектом расходов, который должен учитывать грузоотправитель. Назначение упаковки состоит в защите груза, а стоимость фрахта включает стоимость перевозки упаковки наряду с грузом. Перевозчик заинтересован в той безопасности, которую придает грузу упаковка, если учесть его ответственность за перемещение груза и укладку его в трюмах. Если грузоотправителю придется предоставлять такие сложные предметы, предназначенные для перевозки, как контейнеры (что по ряду причин, включая стоимость обратной перевозки, в Канаде имеет место редко), то, безусловно, перевозчику будут предъявляться иски, связанные с повреждением этих контейнеров, а он, со своей стороны, будет защищать себя более высоким страхованием ответственности, что получит отражение в повышении фрахтовых ставок. Следует отметить, что в некоторых странах встречается предъявление перевозчикам претензий о возмещении ущерба в связи с такими допускающими повторное использование и реализацию на местах предметами, предназначенными для перевозки, как мешки и паллеты, и вероятность распространения этой практики представляется высокой. Мы предлагаем следующую формулировку, в которой опускается упоминание о предоставлении таких предметов, предназначенных для перевозки, грузоотправителем:

«4. „Груз“ означает все, что подлежит перевозке по договору перевозки, за исключением багажа пассажиров, и, в тех случаях когда груз заключен в контейнер, паллет или аналогичный предмет, предназначенный для перевозки, — такой предмет, предназначенный для перевозки».

Пункт 5

За исключением некоторых небольших поправок, определение «договор перевозки» в проекте в силу его простоты является предпочтительнее определения, данного в Гаагских правилах. С поправками текст этого пункта должен читаться следующим образом (употребление слова «вода» вместо «море» должно быть отмечено как предпочтительное для Канады):

«5. „Договор перевозки“ означает подтверждаемый коносаментом договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти груз по воде за уплату фрахта из одного места в другое».

Пункт 6

С несколькими незначительными редакционными изменениями определение «коносамент» будет отвечать практическим потребностям. Предлагаемая формулировка, которая приводится ниже,

поможет провести различие между коносаментом и договором перевозки в том виде, в каком он определен.

«6. „Коносамент“ означает товарораспорядительный документ, расписку за груз и документ, подтверждающий договор перевозки».

Статья 2. Сфера применения

В соответствии с ранее высказанными предположениями должно быть проведено ясное различие между вопросами, подпадающими под сферу действия внутригосударственного права (такими, как отношения между перевозчиком и лоцманом, владельцем пристани, владельцем склада или стивидором), и вопросами, которые могли бы должным образом единообразно рассматриваться во всех государствах, участвующих в конвенции. Поэтому Канада выступает против расширения сферы применения конвенции за счет областей, относящихся к национальной юрисдикции.

Пункт 1

Начало пункта 1 статьи 2 можно сформулировать следующим образом:

«1. Настоящая конвенция применяется ко всем договорам перевозки по воде между местами, находящимися в двух разных государствах, если:»

В этой статье слово «порт» повсюду должно быть заменено словом «место».

Учитывая подпункт *b* пункта 1, подпункт *c* этого пункта представляется излишним.

Поскольку коносамент, согласно определению, будет документом, подтверждающим договор перевозки, конвенция должна отдавать ему приоритет, и нельзя допускать, чтобы такие другие транспортные документы, как штурманская расписка, доковая расписка и накладная, опровергали условия и положения коносамента. Поэтому в подпунктах *d* и *e* должно быть опущено выражение «или другой документ, подтверждающий договор перевозки». Кроме того, подпункт *e* должен иметь следующую формулировку:

«*e*) коносамент предусматривает, что договор перевозки регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства о ее применении».

Пункт 2

Этот пункт является излишним, и его включение потенциально опасно. Если национальность судна не влияет на применимость положений пункта 1 статьи 2, она не должна как-либо влиять и на применимость любого другого положения конвенции.

Пункт 3

Приемлем.

² Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа, 1974 год.

Пункт 4

Случаи, когда фрахтователь и грузополучатель являются одним и тем же лицом, неизвестны. Грузоотправитель, в результате того что он помимо грузоотправителя является фрахтователем и грузополучателем, часто попадает в ситуации, при которых происходит столкновение интересов. Помимо ссылки на эту практику и указания на то, что термин «чартер-партия» не определяется, по этому пункту нет замечаний, кроме указания на основную предпосылку настоящего комментария.

Статья 3. Толкование конвенции

Формулировка этой статьи была взята из статьи 7 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, и аналогичная формулировка имеется в статье 15 конвенции, содержащей Единый закон о форме международного завещания; Канада не возражает против включения этой статьи.

Статья 4. Период ответственности

Как было указано ранее, Канада возражает против какого-либо расширения сферы действия конвенции за счет областей, относящихся к национальной юрисдикции, и не хотела бы, чтобы эта статья применялась в ущерб применению внутригосударственного права в отношении вопросов исключительно внутреннего характера.

Эта статья не содержит надлежащего определения в коммерческих целях того момента, когда груз переходит под контроль перевозчика, хотя статья представляется весьма ясной в отношении передачи груза. Важность этой статьи была также рассмотрена с точки зрения условий купли-продажи (например, FOB, CIF, FAS), но было решено, что смешивание условий купли-продажи с условиями перевозки вполне может привести к возникновению путаницы между переходом права собственности и переходом ответственности.

Как представляется, статья 4 не будет давать перевозчику возможности пересматривать период своей ответственности в свою пользу или в пользу грузоотправителя путем включения соответствующей формулировки в коносамент или в договор перевозки при условии, если период ответственности будет указан более определенно. Не следует разрешать перевозчику изменять свой период ответственности. Исходя из этого, возражений против исключения статьи 7 Гаагских правил не имеется.

Пункт 1

С юридической точки зрения в данных обстоятельствах слово «ведение», может быть, является наилучшим, но слово «контроль», возможно, лучше отражает реальности оперативной деятельности.

Пункт 2

Выражение «сдача» не является надлежащим выражением для юридического текста, поскольку

оно не имеет установленного юридического смысла. Начало пункта 2 должно быть изменено следующим образом.

«2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится под контролем перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента поставки им груза:»

Против подпункта *a* возражений не имеется, однако он сводится на нет подпунктом *b*, который может допустить включение любого положения, касающегося передачи груза грузополучателю. В вопросе передачи груза грузополучателю конвенция должна быть более конкретной. Возможно, было бы целесообразно включить также положение, касающееся уведомлений. К пункту 2 должно быть добавлено выражение «настоящий пункт применяется *mutatis mutandis* к получению груза перевозчиком».

Пункт 3

Формулировку этого пункта следует изменить следующим образом:

«3. В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя включает служащего или агента, соответственно, перевозчика или грузополучателя».

Статья 5. Общие правила

Как указывалось ранее, против включения в общее определение «груз» живых животных возражений не имеется, при условии что от перевозчика будет требоваться предоставление надлежащего судна и принятие надлежащих мер предосторожности в отношении груза (поскольку в проекте ЮНСИТРАЛ опущены оговорки Гаагских правил о «надлежащей заботе») и эти меры предосторожности будут надлежащим образом отражены в этой статье.

Пункт 1

Хотя против данной формулировки этого пункта возражений не имеется, употребление слов «потери», «повреждения» и «расходы» несколько отличается от того, которое предусмотрено в канадском законодательстве. Этим словам должен быть придан единый смысл по всей конвенции, с тем чтобы избежать путаницы между материальной и финансовой потерей.

Пункт 2

Из существующей формулировки этого пункта неясно, намереваются ли составители проекта предусмотреть положения о невозможности надлежащего исполнения договора перевозки, аналогичные соответствующим положениям о невозможности исполнения в чартер-партиях. Кроме того, этот пункт выиграл бы при наличии исключения на тот случай, когда известно месторасположение груза. В любом случае формулировка пунктов 1 и 2 должна быть изменена следующим образом:

«1. Перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, а также расходы,

связанные с такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения имели место, когда груз находился под его контролем, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он принял все разумно необходимые меры, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Перевозчик несет ответственность за задержку в поставке груза, а также за расходы, связанные с такой задержкой, если только перевозчик не докажет, что он принял все разумно необходимые меры, чтобы избежать этой задержки.

3. Для целей пункта 2 настоящей статьи задержка в доставке происходит, когда груз не доставлен в место разгрузки в соответствии с положениями договора перевозки в указанный в нем срок».

Пункт 3

Приемлем.

Пункт 4

Формулировка этого пункта должна быть изменена следующим образом:

«4. В случае повреждений, потерь или задержки, вызванных пожаром, перевозчик несет ответственность, при условии что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

Пункт 5

Этот пункт следует опустить, поскольку теперь в особом выделении живых животных нет оснований.

Пункт 6

Этот пункт приемлем, за исключением трудностей, связанных с решением того, что является «разумным».

Пункт 7

Слова «имеет место» должны быть заменены словом «способствует».

Статья 6. Пределы ответственности

При существующей формулировке перевозчику будет трудно полностью уяснить себе в момент заключения договора перевозки пределы своей ответственности. Канадское договорное право возлагает на договаривающиеся стороны ответственность за возмещение ущерба, который предусмотрительное лицо могло разумно предвидеть в момент заключения договора в качестве обязательного следствия его нарушения.

Ни одна из пяти альтернатив, предложенных в этой статье, не устраняет полностью трудностей в количественном определении ответственности перевозчика. Были рассмотрены и другие возможности, как, например, использование стра-

ховой стоимости товаров или их объявленной стоимости, но обе они потребуют от грузоотправителя разглашения информации, которую он по коммерческим соображениям может пожелать сохранить в тайне. Ответственность перевозчика должна быть ограничена; такое ограничение должно применяться в отношении потери или повреждения груза, а также задержки. Ряд преимуществ могла бы дать постанова пределов ответственности перевозчика в зависимости от суммы фрахта (как произведение или частное от этой суммы), однако данные и информация о потенциальных последствиях такой системы расчета отсутствуют.

Статья 7. Иски из деликта

Пункт 1

Следует отметить, что существует более двух классов исков. Если авторы намерены применять указанные средства защиты и пределы ответственности ко всем классам исков, то выражение «или на деликте» должно быть заменено выражением «или на чем-либо ином».

Пункт 2

Остается неясным, означает ли выражение «служащий или агент» стороны, указанные в пункте 3 статьи 4, и непонятна причина, по которой не использована та же формулировка. Если читать этот пункт в связи со статьей 4, то создается впечатление, что авторы имели в виду, что грузы находятся под контролем перевозчика, как только они «попадают в руки» нанятому им лицу.

Пункт 3

Приемлем.

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

В этой статье имеется достаточно много путаницы и неопределенности. Отмечается, что в ней используется лишь слово «ущерб», в то время как в пункте 1 статьи 5 используются слова «потери», «повреждения» и «расходы». Учитывая далее, что все второе предложение посвящено агентам и служащим, складывается мнение, что слово «перевозчик» в первом предложении не должно было, по замыслу авторов, включать служащих и агентов. Соответственно, формулировку этой статьи можно изменить так, чтобы она включала положение о том, что как перевозчик, так и его служащие теряют право на ограничение ответственности, предусмотренное в первом предложении, а второе предложение может быть опущено, так чтобы данная статья заканчивалась словами «возник бы» там, где они используются первый раз.

Статья 9. Палубный груз

Пункт 1

Прежде всего, данный пункт должен быть по крайней мере сформулирован положительно:

«1. Груз может перевозиться на палубе в соответствии с договором перевозки, обычной практикой перевозки данных грузов, либо законодательными нормами или положениями».

Во-вторых, выражение «законодательными нормами или положениями» можно заменить выражением «законодательными положениями». Кроме того, если данный пункт читать в связи с пунктом 3, то его можно понять так, что ответственность за потери, повреждения или расходы возлагаться не будет, если грузы перевозятся на палубе в соответствии с данным пунктом. Наконец, даже если будет принята предложенная измененная формулировка, у перевозчика может по-прежнему оставаться возможность договориться с одним грузоотправителем о том, что его груз будет перевозиться в трюме при соответствующей надбавке к фрахту, одновременно договорившись со вторым грузоотправителем о том, что его груз будет перевозиться на палубе с явной скидкой; перевозчик сможет также предоставить льготный режим крупному грузоотправителю в отношении использования места в трюме.

Пункт 2

Непонятно, что авторы подразумевают под словом «указание», однако предполагается, что такие указания не будут включать типовых клаузул. Не ясна возможность использования указаний, содержащихся в документе, не являющемся коносаментом против третьих лиц. В интересах ясности ссылка на такие другие документы должна быть снята.

Пункт 3

Формулировка этого пункта неудачна. Очевидно, авторы намеревались сохранить пределы ответственности неизменными, за исключением тех случаев, когда грузы перевозятся на палубе вопреки прямо выраженному соглашению.

Пункт 4

Данный пункт можно считать излишним, поскольку любое действие перевозчика, преднамеренно нарушающее договор перевозки, должно рассматриваться как подпадающее под действие статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Поскольку исходные посылки указывают на то, что в международной конвенции о перевозке грузов водным путем не должно быть ссылки на третьи лица, которым перевозчик на основании национального договорного права может пожелать делегировать часть своих полномочий по договору перевозки, данная статья может быть опущена. Даже если бы не было ссылки на фактических перевозчиков, в отличие от перевозчиков по договору, то все равно было бы уместным предусмотреть, что перевозчик всегда несет лич-

ную ответственность, несмотря на то что он может и не исполнять договор лично.

Однако, если ссылка на фактического перевозчика, в отличие от перевозчика по договору, будет сохранена, то данная статья все же будет иметь то преимущество, что она упрощает получение возмещения истцом, который будет знать по крайней мере одно лицо, в первую очередь ответственное перед ним за возмещение убытков. Положения данной статьи в огромной мере упростят урегулирование споров, поскольку перевозчик по договору будет иметь возможность быстро договориться с истцом, и возмещение, которое перевозчик по договору будет иметь возможность получить с фактического перевозчика, будет, вероятно, также легко определимо благодаря прямым договорным отношениям в каждом случае между истцом и стороной, несущей ответственность.

Статья 11. Сквозная перевозка

Сохранение данной статьи будет несовместимо с ранее изложенными предпосылками, если она действительно будет применяться к смешанным перевозкам. На восьмой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок имели место некоторая путаница и неправильное понимание данной статьи, и включение ее в данный проект было поддержано лишь незначительным большинством голосов. В любом случае данная статья, каковы бы ни были ее задачи и цели, явно противоречит положениям статьи 10 и может создать весьма сложные проблемы, связанные, например, с юрисдикцией и исполнением судебных решений против фактических перевозчиков. Сохранение этой статьи не принесет никакой пользы, поскольку предусмотренная ситуация может быть представлена по-другому: первое соглашение будет охватывать перевозку из пункта А в пункт В, а последующее — из пункта В в пункт С, при этом первый перевозчик будет действовать во второй перевозке лишь как агент и не будет являться перевозчиком по договору.

Статья 12. Общее правило

Эту статью можно сформулировать по-новому следующим образом:

«Ни грузоотправитель, ни его служащие или агенты не несут ответственности за потери или повреждения, причиненные грузам, или за расходы, вызванные такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов».

На восьмой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ обсуждалась целесообразность включения дальнейших положений об ответственности грузоотправителя. Канада возражает против развития такой концепции в данной конвенции, если будет учтена шестая предпосылка, касающаяся основных обязанностей грузоотправ-

теля (возможно, в пункте 1 статьи 17 это уже сделано).

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

Прежде всего выражение «опасные грузы» должно быть определено со ссылкой на Международную конвенцию о спасании жизни на море³.

Пункт 1

Этот пункт вызывает вопросы относительно использования выражений «если необходимо» и «когда это возможно». Что касается первого, то непонятно, относится ли оно к характеру опасности или опыту грузоотправителя, или опыту перевозчика, или торговому обычаю. Второе выражение будет лучше всего опустить. В соответствии с шестой предпосылкой этот пункт может быть по-новому сформулирован примерно в следующих выражениях:

«1. До того, как грузы переходят под контроль перевозчика, грузоотправитель должен информировать перевозчика о характере опасных грузов, которые подлежат перевозке, и о любых особых характеристиках опасных грузов, которые могут иметь значение для способа их погрузки, перемещения, укладки, хранения, содержания и разгрузки, как предусмотрено в статье 4».

Пункт 2

Этот пункт может быть по-новому сформулирован следующим образом:

«2. Перевозчик может в любое время выгрузить, уничтожить или обезвредить, как того требуют обстоятельства, любые находящиеся под его контролем опасные грузы, которые стали представлять угрозу для жизни или имущества, независимо от того, знал перевозчик о природе или характере таких опасных грузов или нет».

Пункт 3

Этот пункт должен быть переработан, с тем чтобы он предусматривал, что если перевозчик или его служащие выгружают, уничтожают или обезвреживают опасные грузы, отправленные в соответствии с пунктом 1, то он не несет за это ответственности, но если опасные грузы выгружаются, уничтожаются или обезвреживаются по причине неприятия перевозчиком или его служащими предосторожностей, указанных грузоотправителем, или по причине действия или бездействия, предусмотренных статьями 8, то он несет ответственность и в соответствии со статьями 5.

Статья 14. Выдача коносамента

Пункт 1

Этот пункт может быть по-новому сформулирован следующим образом:

³ Подписана в Лондоне 17 июня 1960 года.

«1. Когда перевозчик получает контроль над грузом, как это предусмотрено в статье 4, он выдает грузоотправителю, по просьбе последнего, коносамент, в котором содержатся, среди прочего, сведения, указанные в статье 15».

Пункт 2

Нынешняя формулировка этого пункта двусмысленна, и первое предложение может быть опущено, поскольку его положения отражены в подпункте *j* пункта 1 статьи 15. Второе предложение могло бы стать новым пунктом 2, если бы оно было сформулировано следующим образом:

«2. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается выданным от имени перевозчика».

Статья 15. Содержание коносамента

Пункт 1, подпункт f

Возникает вопрос об уместности указания даты в коносаменте (см. подпункт *f* пункта 1). Коносамент может стать документом для себя. Грузоотправителя не будет слишком беспокоить дата, указанная в коносаменте, но грузополучатель может быть поставлен в невыгодное положение, если перевозчик указал дату, которая на самом деле позже фактической даты поступления грузов под его контроль, ибо он теряет даваемые ему конвенцией преимущества в отношении периода, не охватываемого коносаментом вследствие указания в нем более поздней даты. Вопрос о том, когда грузы поступили под контроль перевозчика, должен оставаться вопросом факта.

Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

Целью всей этой статьи, видимо, является указание санкции за невыполнение положений подпунктов *b* и *k* пункта 1 статьи 15, однако ее формулировка не помогает в определении того, являются ли эти санкции достаточными.

Пункт 1

В качестве общего замечания к этому пункту следует указать, что из него не ясно, какие санкции в отношении перевозчика предусматриваются за невыполнение положений этого пункта.

Пункты 2, 3 и 4

Остальные пункты этой статьи были бы приемлемы, если бы в ней также предусматривалось, что выдача перевозчиком коносамента равнозначна принятию им на себя обязательства доставить грузы, как они указаны в коносаменте.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

Пункт 1

Этот пункт, если его читать в связи с пунктом 1 статьи 16, в котором предусматривается обязанность проверки, может привести к некоторой путанице. Целью этого пункта, по-видимому,

является урегулирование отношений между перевозчиком и грузоотправителем, в то время как в пункте 1 статьи 16 предусматриваются отношения между держателем коносамента и перевозчиком.

Пункты 2, 3 и 4

Канада выступает за устранение пунктов 2, 3 и 4. Коносаменты должны либо отражать состояние грузов, либо нет. Гарантийные письма спорны и во многих случаях будут недействительны, как противоречащие общественному порядку, поскольку они являются документами, которые *prima facie* направлены на то, чтобы ввести в заблуждение последующих держателей коносамента относительно состояния грузов, как оно зафиксировано в коносаменте.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Включение этой статьи создаст значительную неопределенность относительно действительности предусмотренных «других документов» и их статуса по отношению к конвенции. Другие документы, в частности предусмотренные этой статьей, могут быть выданы задолго до времени принятия перевозчиком грузов под свой контроль. В любом случае этот вопрос достаточно освещен в пункте 3 статьи 23, и, возможно, статья 18 является излишней.

Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке

Пункт 1

Этот пункт может быть сформулирован по-иному с использованием слов, которым отдается предпочтение в статье 4:

«1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется грузополучателем или другим лицом, уполномоченным на получение груза, перевозчику, его служащим или агентам во время, когда перевозчик, его служащие или агенты передают груз, как это предусмотрено в пункте 2 статьи 4, такая передача является доказательством *prima facie* состояния грузов, как оно описано в коносаменте».

Пункты 2, 3, 4, 5 и 6

Пункты 2, 3, 4 и 5 приемлемы, однако в интересах последовательности пункт 6 должен быть опущен.

Статья 20. Исковая давность

Пункт 1

Достичь консенсуса о сроке исковой давности оказалось невозможно, однако, вероятно, большинство в Канаде выступает за один год, признавая в то же время, что в некоторых современных законодательствах существует тенденция

продлевать срок, в течение которого может быть предъявлен иск.

Слово «начинается» должно быть заменено словом «открывается».

Что касается подпунктов *a* и *b* этого пункта, то отдается предпочтение формулировке пункта 6 статьи 3 Гаагских правил. Однако признается, что подпункт *b* этого пункта, вероятно, охватывает новый тип или класс иска в отношении неисполнения перевозчиком договора, когда он даже не принимает груз под свой контроль. Вероятно, он может относиться также к предыдущим статьям конвенции, в которых предусмотрены ситуации, когда договор перевозки может стать полностью неисполнимым по различным причинам.

Пункт 4

В интересах последовательности пункт 4 этой статьи должен быть опущен.

Статья 21. Юрисдикция

Пункт 1

Этот пункт в огромной степени облегчит получение истцом возмещения, поскольку он, вероятно, будет регулировать многие споры о юрисдикции в связи с предъявлением исков за пределами юрисдикции различных национальных судов.

Пункт 2 а

Первое предложение этого подпункта должно быть сформулировано таким образом, чтобы было ясно, что иск может быть предъявлен в любом суде договаривающегося государства, которое могло на законном основании арестовать соответствующее судно; оно должно заменить выражение «в судах любого порта договаривающегося государства». Национальные суды не всегда создаются с географически ограниченной юрисдикцией в пределах своей страны. Наглядным примером тому может служить сравнение юрисдикции Федерального суда Канады с юрисдикцией гражданских судов провинции Квебек, последние из которых создаются в округах в пределах провинции, а первый обладает общенациональной юрисдикцией.

Пункт 3

Объект или сфера предварительных или обеспечительных мер, упомянутых в последнем предложении этого пункта, неясны. Однако возражений против этого пункта не выдвигается, поскольку в нем, вероятно, сделана попытка защитить интересы истцов, которые пожелают обеспечить свои претензии в другом месте, помимо судов, упомянутых в пункте 1. Однако этот пункт может оказаться несовместимым с целью пункта 4, который направлен на то, чтобы устранить сутяжничество или злоупотребления судопроизводством против перевозчика путем многократных арестов в различных местах.

Пункт 4

Как уже отмечалось, этот пункт преследует цель предотвращения сутяжничества, но, когда достаточного обеспечения не может быть получено ни в одном суде, истец может оказаться в затруднительном положении.

Статья в целом

Что касается данной статьи в целом, то пункты 1, 2 и 3 считаются положениями, пригодными для включения в конвенцию, однако пункты 4 и 5 в значительной степени затрагивают вопросы национального права. Кроме того, положения пункта 5 зачастую может оказаться невозможным применять вследствие юрисдикции трибуналов *ratione materiae* и *ratione personae*, которая не может быть изменена соглашением сторон. Соответственно, пункты 4 и 5 должны быть опущены.

Статья 22. Арбитраж

Принципиальных возражений против включения этой статьи или против ее содержания не имеется. Однако в нее должны быть включены дополнительные положения, касающиеся взаимосвязи между судебными исками и арбитражным разбирательством между одними и теми же сторонами. Другими словами, означает ли предъявление иска в суд полный отказ от арбитражного разбирательства? Другим вопросом является получение обеспечения издержек путем обращения в суд до арбитражного разбирательства.

Статья 23. Договорные условия

Пункт 1

Последнее предложение этого пункта должно быть снято. Опасно конкретно указывать один случай, который может ослабить весьма широкое толкование предыдущих положений этого пункта.

Пункт 2

При условии, что даваемые этим пунктом перевозчику преимущества не будут выходить за рамки экономических или коммерческих возможностей, возражений против этого пункта не имеется.

Пункт 3

Приемлем.

Пункт 4

По-видимому, этот пункт устанавливает санкцию за невыполнение положений пунктов 2 и 3. Объем издержек, указанных в этом пункте и определяемых как судебные издержки, неясен. Трудно понять, почему положения о возмещении судебных издержек оговариваются выражением «определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело». В действительности многие национальные суды не допускают возмещения судебных издержек, поэтому представляется, что положения всей этой статьи могут быть в значительной степени недействи-

тельны в таких национальных судах. Если намерением авторов было полное применение принципа *restitutio in integrum*, то этот пункт должен быть сформулирован заново и это намерение должно быть выражено в более ясных выражениях. Кроме того, этот пункт, видимо, дает перевозчику возможность преднамеренно включить в коносамент определенную клаузулу, зная, что она является недействительной, с тем чтобы заставить грузополучателя предъявить иск. Далее, этот пункт, видимо, посягает на определенную область национального права путем отрицания прерогативы национальных судов, рассматривающих данное дело, определять или выносить решение о судебных издержках. В целом было бы целесообразно опустить весь этот пункт.

Статья 24. Общая авария

По мнению Канады, конвенция о морской перевозке грузов не является подходящим местом для уделения общей аварии большего внимания, чем то, которым она пользуется в частном праве. Однако статья 24, среди прочего, как раз и страдает этим недостатком. В ее нынешней формулировке эта статья недостаточна для защиты взноса владельца груза по общей аварии, когда его груз не подвергся гибели или повреждению, но вместе с тем она ограничивает сумму, которую перевозчик должен будет возместить грузополучателю, в то время как для грузополучателя просто указывается, что перевозчик может быть обязан предоставить ему возмещение.

Нынешние Гаагские правила ограничиваются лишь тем, что не препятствуют включению в коносамент положения, касающегося общей аварии, и, не считая того, что, как было отмечено, типовые клаузулы, встречающиеся в коносаментах, формулируются главным образом в интересах перевозчика, в Канаде не наблюдается практических или юридических трудностей, вызванных нынешней формулировкой Гаагских правил. Второе предложение несовместимо с этой точкой зрения.

Статья 25. Другие конвенции

Пункт 1

Канада выступает против ссылки в этом пункте на пользующиеся приоритетом положения других конвенций, которые будут подчинять себе данную конвенцию.

Пункт 2

Приемлем.

МЕКСИКА

[Подлинный текст на испанском языке]

Статья 1

Дать юридическое определение грузоотправителя, которое, хотя и не обязательно необходимо, но может быть оправдано тем фактом, что в статье 1 проекта конвенции содержатся определения

других сторон по договору перевозки, то есть перевозчика и грузополучателя. Определение понятия грузоотправителя, которое может быть включено в статью 1, могло бы быть следующим:

«„Грузоотправитель” означает лицо, которым или от имени которого был заключен договор с перевозчиком на морскую перевозку грузов».

Статья 5, пункт 4

Содержание пункта 4 статьи 5 конвенции неуместно, и поэтому его предлагается устранить. Указанный пункт касается ответственности перевозчика в случае пожара на судне, однако эта ответственность обуславливается тем, что «истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

Правительство Мексики считает, что возлагаемое на истца бремя доказывания будет чрезмерным и что на практике это приведет к невозможности доказать вину или небрежность со стороны перевозчика или его служащих или агентов, особенно когда пожар возникает в открытом море и ни грузоотправитель, ни грузополучатель не имеют возможности определить причины возникновения пожара или избежать или снизить его последствия. По этой причине в случае пожара или какой-либо другой аварии следует применять принцип, установленный в пункте 1 статьи 5, то есть, что «перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, если обстоятельства, приведшие к потере или повреждению..., имели место в то время, когда груз находился в его ведении..., если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий».

Статья 6

Рабочая группа, которая подготовила проект конвенции, представила на рассмотрение государств-членов пять альтернатив для статьи 6, касающихся основы пределов ответственности перевозчика.

Изучив и обсудив каждую из альтернатив, правительство Мексики считает, что наиболее приемлемой является альтернатива E, которая наиболее полна (особенно по сравнению с альтернативой A) и касается различных критериев оценки повреждения (вес, грузовое место, единица отгрузки) и различных возможностей средств транспортировки, не вызывая вместе с тем таких последствий, какие вытекают из альтернативы C, касающихся расчета пределов ответственности, вытекающих из альтернатив C и D.

Статья 15, пункт 1

К пункту 1 статьи 15 правительство Мексики предлагает добавить подпункт *m*, в котором бы-

ло бы указано, что в случае перевозки грузов на палубе этот факт должен быть указан в тексте коносамента. Это добавление важно, ибо режим перевозки грузов на палубе особо оговаривается конвенцией, как следует из статьи 9.

Статья 20, пункт 1

В пункте 1 статьи 20 предлагаются два срока исковой давности, по истечении которых перевозчик освобождается от ответственности, а именно один и два года. Несмотря на то что обычаи морского права допускают принятие более короткого срока в один год, правительство Мексики считает, что интересы Мексики, которая не обладает большим морским флотом и, следовательно, не имеет особой причины ограничивать ответственность иностранных перевозчиков, будут в большей степени защищены путем установления срока в два года. Соответственно, правительство Мексики предлагает установить в упомянутом пункте 1 статьи 20 срок исковой давности в два года.

НИГЕР

(Подлинный текст на французском языке)
конвенция, рассматриваемая в целом

Следует отметить, что в целом положения настоящей конвенции не вызвали замечаний со стороны правительства, что в общем свидетельствует о том, что проект конвенции встречает согласие правительства.

Статья 1, пункт 4

Хотя отмечается изменение содержания термина «контейнер» по сравнению с признанным в настоящее время определением этого термина, было бы желательно, чтобы Рабочая группа, созданная Комиссией Организации Объединенных Наций, в случае если она примет определение, которое после этого станет единственным, имеющим силу в международном плане, установила правила исчисления стоимости перевозки товаров в контейнерах. Например, Нигер по-прежнему оплачивает вес этого пустого ящика, который может достигать одной или нескольких тонн, поскольку перевозчики по железной дороге и по автомобильным дорогам считают контейнер тарой.

Что касается этого момента, то полезно напомнить, что уже в ходе семинара ЭКА, состоявшегося в Аддис-Абебе, по вопросам статистики внешней торговли, было подтверждено, что международные организации были вынуждены в других случаях принимать обязательные решения о том, что контейнер является транспортным средством, а не тарой. Однако по обыкновению контейнер рассматривают как тару.

Статья 6

Что касается различных вариантов статьи 6, касающейся пределов ответственности перевозчика, то Нигер выступает за вариант, в котором

рассматривается проблема контейнера, вопрос, являющийся важным для страны, не имеющей выхода к морю.

Статья 20, пункт 1

Нигер предпочитает двухгодичный срок исковой давности.

НИГЕРИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

Статья 5

Пункт 3

Шестидесятидневный срок, в течение которого груз может считаться утерянным, должен быть увеличен до 90 дней.

Пункт 4

Данный пункт возлагает на истца обязанность доказать, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащего или агента. Нигерия считает, что истцу будет трудно доказать факт небрежности со стороны перевозчика, его служащего или агента, поскольку истец не присутствует на судне во время перевозки. Поэтому, по мнению Нигерии, было бы лучше возложить бремя доказывания на перевозчика, его служащего или агента, с тем чтобы он доказал, что им были приняты все разумные меры и что он не проявил небрежность при выполнении своих обязанностей.

Статья 6

Принимать решение о поддержке какой-либо из альтернатив слишком рано, потому что формула подсчета довольно сложна, и ее нелегко понять до тех пор, пока она не будет подвергнута всестороннему обсуждению посредством обмена мнениями на будущей конференции. В настоящее время мы резервируем свою позицию по этому вопросу.

Статья 20

При арбитражном разбирательстве срок исковой давности в два года является более предпочтительным.

НИДЕРЛАНДЫ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Правительство Нидерландов с большим интересом ознакомилось с проектом конвенции о морской перевозке грузов.

В качестве общего замечания правительство Нидерландов хочет выразить свое беспокойство в связи с тем, что некоторые основные изменения в нынешнем режиме ответственности могут иметь отрицательные последствия для международной торговли.

Расширение ответственности перевозчика, результатом которой в конечном счете явится увеличение стоимости перевозки без соответствующего сокращения расходов по страхованию грузов, приведет к ухудшению положения как перевозчика, так и грузовладельца. Правительство Нидерландов опасается, что такие отрицательные последствия могут явиться результатом отмены, в частности, таких средств защиты, как ссылка на пожар и навигационная ошибка.

Кроме того, не следует упускать из виду заинтересованность владельца груза в страховании груза. Грузовладелец имеет прямые деловые связи со страховщиком груза и таким образом может добиться быстрого удовлетворения своих претензий и сможет держать под контролем свои расходы по страхованию. Страховщик — член Ассоциации защиты интересов и взаимного страхования судовладельцев, будучи страховщиком перевозчика, никогда не может предложить таких преимуществ грузовладельцу.

Наконец, хотя страхование груза по-прежнему будет необходимо, значительное расширение ответственности перевозчика перенесет акцент на страхование по системе Ассоциации защиты интересов и взаимного страхования судовладельцев, которое сосредоточено на ограниченном числе рынков, на которых традиционно используется такой вид страхования.

Статья 1

Пункт 2

Предлагаемое определение «фактический перевозчик» содержит две неточности. Во-первых, перевозчик по договору может договориться с третьим лицом об осуществлении перевозки или части ее и он может в таком соглашении позволить ему договориться об осуществлении фактической перевозки или части ее с каким-либо другим лицом. Поскольку фактический перевозчик определяется как лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку, можно утверждать, что в случае вышеупомянутых соглашений нет фактического перевозчика, поскольку лицо, которое фактически осуществляло перевозку, само не заключало договора с перевозчиком по договору. Во-вторых, в этой связи неясно значение слова «performance».

В результате этих неточностей, особенно в тех случаях, когда имеется целый ряд последовательных тайм-чартеров и/или рейсовых чартеров, истцу будет трудно определить фактического перевозчика.

Самым простым решением было бы определение «фактического перевозчика» как *владельца судна, перевозящего груз*. В настоящее время положение уже таково, что во многих случаях владелец связан коносаментом, подписанным капитаном судна. Если имеет место «димайз-чартер», коносамент, подписанный капитаном судна, связывает фрахтователя, а не владельца судна; однако согласно системе, по которой владелец судна уже может быть признан ответст-

венным, он может в таком случае обратиться к фрахтователю за возмещением ущерба.

Система совместной и раздельной ответственности перевозчика по договору и владельца судна решила бы все проблемы определения ответственного лица истцом, поскольку наименование и место основного предприятия перевозчика по договору указаны в коносаменте (статья 15 1 с), а личность владельца судна устанавливается с помощью судового реестра. Кроме того, даже в тех случаях, когда претензии за повреждение груза не гарантируются морским залоговым правом на это судно, активы судовладельца, в частности, его судно, могут до некоторой степени гарантировать, что претензия будет удовлетворена.

Пункт 4

Следует исключить багаж пассажира. Если коносамент будет состояться и на багаж, этот груз утратит свой характер багажа. В пункте 5 статьи 1 Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года из определения «багаж» исключены предметы и транспортные средства, перевозимые по коносаменту или договору, связанному главным образом с перевозкой грузов.

Пункт 5

Правительство Нидерландов полагает, что эта конвенция будет применяться также в тех случаях, когда осуществление части перевозки на одном и том же судне будет проходить по внутренним водным путям при том условии, что этап перевозки по внутренним водным путям является дополнением к перевозке по морю. Эту мысль, быть может, следует выразить в тексте более четко.

Слово «порт» следует заменить словами «порт или место назначения».

Статья 2

Пункт 4

Для того чтобы четко указать, что коносамент не регулирует отношений между перевозчиком и фрахтователем, в конце этого пункта после слов «держателем коносамента» следует добавить слова «не являющимся фрахтователем».

Статья 5

Следует понимать, что изъятие исключений о «навигационной ошибке» и «ошибке в управлении» влечет за собой значительное изменение в распределении рисков между грузовладельцем и перевозчиком по Гаагским правилам. Изъятие исключения об ошибке в управлении может быть оправдано, учитывая многие споры, вызываемые этим исключением. Однако иначе обстоит дело с исключением в связи с навигационной ошибкой. В случае навигационной ошибки перенесение риска на судовладельца может вызвать увеличение общих расходов по перевозке без соответствующего сокращения расходов по страхованию

груза и не приведет к тому, чтобы в данном случае судовладелец действовал более осторожно в отношении груза ввиду своей заинтересованности. По причинам экономии предпочтение отдается сохранению исключения о навигационной ошибке.

Эти же аргументы говорят в защиту сохранения действия в полном объеме исключения о пожаре.

Учитывая, что в других положениях слово «расходы» не встречается и что нет, по-видимому, никакой логики в понятии «ущерб, являющийся результатом задержки», формулировку пункта 1 можно улучшить, используя формулировку статьи 17 Конвенции CMR¹: «перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке...».

Статья 6

В эту или в предыдущую статью следует включить положение относительно исчисления стоимости груза (см. статью 2b Протокола 1968 года)².

Предлагается выразить суммы ограничения ответственности в специальных правах заимствования Международного валютного фонда. Это поможет преодолеть проблемы, связанные с золотым франком, которые возникают в связи с отсутствием официальной цены на золото, функционированием расчетной единицы как средства обращения и исчислением обменных курсов при отсутствии официальных паритетов.

Статья 9

Пункт 3

Это положение направлено, по-видимому, на то, что наряду с ответственностью в соответствии со статьями 6 и 8, которые применяются к перевозке груза на палубе во всех случаях, возникает также ответственность за утрату, повреждение или задержку в доставке, являющиеся следствием исключительно перевозки на палубе. Эту направленность следует выразить более четко.

Пункт 4

Пункт 4 следует опустить, поскольку не имеется достаточных оснований отказываться от применения принципа, содержащегося в статье 8 в этом отношении.

Статья 10

Пункты 1 и 2

В связи с вышеизложенными замечаниями в отношении определения «фактического перевозчика» и предложения определять «фактического

¹ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Женева, 19 мая 1956 года.

² Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, Брюссель, 23 февраля 1968 года.

перевозчика» как «владельца судна, перевозящего груз», выдвигаются следующие предложения.

Первое предложение пункта 1 должно гласить:

«В тех случаях, когда перевозчик по договору не является фактическим перевозчиком, первый, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку, согласно положениям настоящей Конвенции».

В первом предложении пункта 2 слова «за выполняемую им перевозку» следует заменить словами «за перевозку на его судне».

Статья 11

С тем, чтобы установить четкое различие между фактическим перевозчиком, последующим перевозчиком и перевозчиком по договору, предлагается следующее:

«1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть рейса, предусмотренного в договоре, и что остальная часть рейса осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору (последующим перевозчиком), ответственность перевозчика по договору и последующего перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении последующего перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке были следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

3. Положения статьи 10, касающиеся ответственности фактического перевозчика, соответственно применяются к частям рейса, указанным в пункте 1 настоящей статьи».

Статья 13

Статья в целом

Неясно, какая ответственность будет возложена на фактического перевозчика и последующего перевозчика в зависимости от обстоятельств в том случае, если перевозчик по договору не передаст соответствующую информацию.

Пункт 2

Второе предложение пункта 2 следует изменить следующим образом:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен о природе и характере опасности, а также о тех мерах предосторожности, которые должны быть приняты, грузоотправитель несет ответственность ...»

(см. примечание на стр. 16 англ. текста документа, содержащего проект текста)³.

Статья 16

Пункт 1

Было бы нежелательно, чтобы заранее напечатанные оговорки, такие как «вес неизвестен», считались «специальной» отметкой, поскольку в большинстве случаев перевозчик, например, не имеет разумной возможности проверки объявленного веса.

Статья 21

Пункты 1 и 3

В пунктах 1 и 3 слова «судебная тяжба, возникающая из договора перевозки» включают также споры, связанные с фрахтом. Поскольку в конвенции не рассматривается фрахт, за исключением пункта 1 к статье 15, эти слова следует заменить словами: «судебная тяжба, возникающая на основании настоящей Конвенции».

Пункт 2

Предлагается опустить пункт 2, поскольку это положение касается ряда процедурных вопросов, которые следует оставить на усмотрение национального законодательства.

Статья 24

Второе предложение порождает ту опасность, что владельцы груза могут отказаться покрывать часть расходов при общей аварии на том основании, что ответственность несет перевозчик, и правило Д Йорк-Антверпенских правил теряет силу. Предлагается следующее решение:

«1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении общей аварии.

2. Правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, регулируют ответственность перевозчика по возмещению грузополучателю любой части общей аварии.

3. Положения предыдущего пункта не затрагивают обязательства возместить часть об-

³ Эта сноска гласит следующее:

«Некоторые представители отметили, что пункт 1 статьи 13 накладывает на грузоотправителя, который передает перевозчику опасные грузы, обязательство не только информировать перевозчика о характере грузов и характере опасности, но также и о тех мерах предосторожности, которые должны быть приняты. Однако в пункте 2 статьи 13 вообще ничего не говорится о «мерах предосторожности, которые следует принять». Поэтому, по мнению этих представителей, второе предложение пункта 2 должно быть изменено следующим образом: «В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен о природе и характере опасности и мерах предосторожности, которые следует принять, отправитель несет ответственность...». См. также А/CN.9/105, С, пункт 4; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 3.

шей аварии, в случае если перевозчик не виновен в обстоятельствах, которые могут привести к убыткам или расходам».

НОРВЕГИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Правительство Норвегии придерживается мнения, что данный проект конвенции будет составлять подходящую основу для завершения разработки нового международного договора о морской перевозке грузов. Предлагаемые положения во многих отношениях являются шагом вперед по сравнению с существующими в этой области международно-правовыми нормами, и в целом правительство Норвегии может поддержать как структуру данного проекта конвенции, так и большинство его положений.

Рабочая группа внесла предложение о заключении новой конвенции вместо принятия поправок к существующим Гаагским правилам, и правительство Норвегии поддерживает это предложение. Оно хотело бы подчеркнуть, что считает наиболее важным то, чтобы новая конвенция была приемлема по возможности для большего числа государств, с тем чтобы она заменила уже существующие международно-правовые нормы. В этом отношении данный проект конвенции рассматривается как представляющий собой всеобъемлющее решение, которое, как можно ожидать, получит широкую международную поддержку в качестве приемлемого компромисса между различными мнениями относительно регулирования данного вопроса на международной основе.

Статья 6

1. Рабочей группе не удалось найти совместного решения для определения *пределов ответственности*. Среди предложенных в статье 6 различных систем правительство Норвегии предпочитает *альтернативу А*. Причины этого уже были указаны в ответе Норвегии на ваши вопросы от 18 июля 1972 года [LE 133 (5)]¹, в котором говорится следующее²:

«Норвежское правительство в течение длительного периода времени считало, что положения статьи 4 (5) данной Конвенции³, касающиеся ограничения ответственности перевозчиков, являются неудовлетворительными. Причины, по которым мы придерживаемся такого мнения, были изложены в объяснительной записке к поправке, внесенной на первой сессии Дипломатической конференции 1967—1968 годов в Брюсселе, в которой правительство предложило ввести в конвенцию о морской перевозке грузов также систему ограничения

ответственности, основанную на простой единице веса. Тогда было выражено следующее мнение⁴:

Система ограничения ответственности перевозчика определенной суммой «на грузовое место или единицу отгрузки» оказалась неудовлетворительной.

Термин «грузовое место или единица отгрузки» неясен и двусмыслен и с трудом толкуется не только судами различных договаривающихся государств, но даже и в национальном законодательстве этих стран, принятом после заключения данной Конвенции. Следовательно, единообразие, которое было целью данной Конвенции, не было достигнуто.

Практические решения, принимаемые в соответствии с системой «грузовое место или единица отгрузки», зачастую оказываются произвольными и во многих случаях считаются несправедливыми, когда компенсация, предлагаемая владельцам груза, носила чисто номинальный характер. Увеличение определенной суммы за грузовое место или единицу отгрузки не устранит основного недостатка данной системы. Таким образом, многие страны все еще не приняли решения в отношении того, каким образом применять нынешнюю систему к «контейнерам».

После принятия Гаагских правил ответственность перевозчика груза по железной дороге, по автомобильной дороге и по воздуху стала обуславливаться системой ограничения, которая в большей степени соответствует целям этих Правил, более легко применима и в большей степени удовлетворяет грузовладельцев.

По указанным причинам мы утверждаем, что система ограничения ответственности, предусмотренная в пункте 5 статьи 4 данной Конвенции, перестала приносить пользу и в настоящее время должна быть исключена. Мы предлагаем заменить ее системой ограничения ответственности, основанной на простой единице веса, которая уже принята в международных конвенциях по грузовым железнодорожным перевозкам (СІМ), по автомобильным перевозкам (СМР) и по воздушным перевозкам грузов (Варшава).

Таким образом, единица ограничения должна представлять собой эквивалент определенному количеству золота за один килограмм груза.

Вопрос о количестве золота, которое должно быть установлено, конечно, является спорным, однако нам представляется разумным сослаться на Конвенцию СМР, в которой содержится самое последнее реше-

¹ A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1, приложение I.

² Там же, приложение II.

³ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

⁴ Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (lère phase). Brussels, 1967, p. 679.

ние этой проблемы. Статья 23 Конвенции CMR устанавливает 25 золотых франков (каждый франк содержит 10/31 грамма золота 900-й пробы по метрической системе) за один килограмм веса. Однако, поскольку все другие морские конвенции, включая и Стокгольмские проекты, приняли франк Пуанкаре, мы предлагаем, чтобы именно эта денежная единица была использована также и в Гаагских-Висби правилах. В таком случае эквивалентная сумма будет составлять 125 франков Пуанкаре.

В течение первой сессии этой Конференции большинство делегаций высказали серьезные возражения против предлагаемой поправки. В целях достижения наилучшего компромисса, возможного при таких обстоятельствах, норвежская делегация внесла поправку, содержащую по своей сути комбинированную систему ограничения ответственности, основанную на единице отгрузки и веса, которая в настоящее время включена в статью 4 (5) этой Конвенции с учетом поправок Брюссельского протокола⁵. Однако Конференция не смогла достичь согласия по какой-либо из предлагаемых поправок, касающихся пределов ответственности, и на второй сессии Конференции норвежская делегация придерживалась своей первоначальной позиции и совместно с делегациями Финляндии и Швеции внесла поправку об ограничении ответственности, основанном на простой единице веса⁶. В поддержку предлагаемой поправки эти делегации представили следующие мнения относительно комбинированной системы ограничения ответственности, основанной на единице отгрузки и веса⁷:

Тем не менее, комбинированное решение ... все же включает в себя недостатки нынешней системы ограничения ответственности за одно место или за одну единицу отгрузки и не предусматривает установления приемлемого соответствия с решениями, одобренными в других международных конвенциях по перевозке грузов, и прежде всего в Конвенции CMR. По нашему мнению, существенно важно прийти к такому решению, которое не вызовет проблем на современном комбинированном транспорте, и крайне желательно избавиться от недостатков, порожденных системой ограничения ответственности Гаагских правил, основанной на грузовом месте или единице отгрузки.

В Скандинавии было проведено изучение экономических последствий перехода на систему ограничения ответственности по CMR,

основанную на весе. Это изучение основывалось как на официальных статистических данных по скандинавским странам, касающихся внешней торговли, так и на частных статистических данных скандинавских и других страховщиков и судоходных линий. Результаты этого изучения показывают, что система ограничения ответственности по CMR вполне достаточна, для того чтобы охватить практически все виды повреждений генерального груза, и что повышение стоимости перевозки, которое должно быть оплачено в форме страхования, будет практически незначительным. Это говорит в пользу аргумента о том, что ограничение ответственности должно основываться лишь на весе и должно находиться на том же уровне, какой предусмотрен в конвенции CMR; следует иметь в виду, что правило ограничения ответственности первоначально предназначалось для применения в случае повреждения исключительно ценного груза.

Когда затронутые экономические проблемы невелики, то вполне можно уделить больше внимания юридическим аспектам. Преимущества полного соответствия между двумя данными конвенциями очевидны. К этому следует добавить то, что опыт, накопленный в течение многих лет, показывает, как трудно судам толковать слова «грузовое место или единица отгрузки», и что на этой основе единообразие международных норм права не может быть достигнуто.

В соответствии с мнениями, выраженными в цитируемых отрывках, правительство Норвегии снова утверждает, что пределы ответственности должны быть установлены в виде определенной суммы франков Пуанкаре за один килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза. В соответствии с обычной практикой вопрос о конкретной сумме, возможно, следует оставить открытым для обсуждения и принятия решения на будущей дипломатической конференции, и правительство Норвегии не будет обращаться с просьбой об обсуждении этого вопроса в Рабочей группе ЮНСИТРАЛ. Однако нам представляется, что, для того чтобы решить некоторые проблемы, связанные с перевозкой мелких партий груза, относительно большой ценности и небольшого веса, в данный проект следует добавить такое же положение, которое содержится в статье 10 (3) проекта конвенции о комбинированной перевозке грузов (КПГ): «В качестве минимального веса брутто такого груза следует принимать ... кг».

По мнению правительства Норвегии, такая простая система ограничения ответственности по весу, бесспорно, является предпочтительнее, чем система ограничения ответственности за единицу отгрузки, предусмотренная в статье 4 (5) данной Конвенции, и чем комбинированная система ограничения ответственности за

⁵ Указ. источник, стр. 694 англ. текста. Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

⁶ Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (2^{ème} phase). Brussels, 1968, p. 192.

⁷ Указ. источник, стр. 206—207 англ. текста.

единицу отгрузки и веса, предусмотренная в статье 4 (5) данной Конвенции с учетом поправок Брюссельского протокола».

II. В проекте статьи 6 сумма ограничения ответственности выражена в золотых франках. По мнению правительства Норвегии, для того чтобы избежать трудностей, возникающих в результате неопределенной цены на золото, в новой конвенции в качестве единицы исчисления вместо франка следует применять специальное право заимствования (как оно было определено Международным валютным фондом). На более поздней стадии правительство Норвегии в этих целях внесет соответствующее предложение.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

1) Правительство Соединенного Королевства отдаст должное широким усилиям, которые были предприняты всеми сторонами для разработки проекта текста, который в его нынешней форме устраняет большую часть препятствий к заключению конвенции.

2) Однако ряд проблем остается. Коммерческие круги в Соединенном Королевстве считают, что любое повышение фрахтовых ставок, вызванное системой, которая налагает более «строгую» ответственность, вряд ли будет компенсировано соответствующим снижением стоимости страхования груза. Владельцы грузов признали обоснованность этого замечания и решительно указали, что они предпочитают, чтобы их претензии удовлетворялись морскими страховщиками, а не судовладельцами. Они считают также весьма важным, чтобы размеры расходов по страхованию были легко определимы количественно, и опасаются, что это, по-видимому, станет невозможным, если их страховые премии будут фактически частью стоимости фрахта.

Кроме того, считается, что возложение более «строгой» ответственности на перевозчика (в частности, устранение такого средства защиты, как «навигационная ошибка»), вероятно, будет противоречить интересам зарождающегося в развивающихся странах страхования грузов. Такая точка зрения, судя по всему, подтверждается недавними исследованиями ЮНКТАД по смешанным перевозкам (TD/B/AC.15/7 от 28 августа 1974 года) и по страхованию морских грузов (TD/B/C.3/120 от 9 мая 1975 года).

3) Обращается также внимание на тот факт, что проводимое в проекте текста новое разграничение между ответственностью за утрату и ущерб и ответственностью за задержку еще больше усложнит иски о возмещении и создаст проблемы в урегулировании споров, поскольку морские страховщики грузов будут предъявлять иски в связи

с первым, а владельцы грузов — в связи с последним.

Статья 1

Пункт 4

Считается желательным, чтобы определение «груз» ясно включало несопровождаемый багаж пассажиров. См. также замечания по статье 25, ниже.

Пункт 5

Слова «в который должен быть доставлен груз» в конце этого пункта, вероятно, излишни и могут быть опущены.

Статья 2

Пункт 1

В его нынешней формулировке этот пункт предусматривает применение конвенции ко всем договорам морской перевозки грузов, и единственным способом избежать этого будет заключение чартер-партии. Возникнут случаи, например, при перевозке специальных или экспериментальных грузов, когда такой способ будет нежелательным. Поэтому сторонам следует позволить не применять конвенцию. Такой результат может быть достигнут путем включения пункта, предложенного редакционной группой на шестой сессии Рабочей группы (сравни A/CN.9/88 от 29 марта 1974 года, пункт 48)¹. Следует отметить, что это положение гарантирует особый статус коносаментов как оборотных документов и в то же время позволяет в достаточной степени проявлять гибкость в особых случаях.

Статья 4

Пункт 2

Подпункт а в недостаточной степени охватывает случаи (которые в настоящее время часто встречаются), когда перевозчик может обязаться доставить грузы (сушей или морем) за пределы порта разгрузки, а это в настоящее время важно, учитывая смысл, который придается доставке в пункте 2 статьи 5. В таких случаях необходимо, чтобы период ответственности перевозчика по настоящей конвенции был четко определен, с тем чтобы позволить сторонам достичь соглашения о режиме ответственности по предусмотренной договором стадии перевозки по суше и избежать коллизии или дублирования с другими конвенциями, которые могут быть применимы к данному договору. Этот вопрос может быть решен путем добавления (после слова «грузополучателю» в подпункте а) слов «в порту разгрузки» и ново-

¹ Этот пункт сформулирован следующим образом:

«В тех случаях, когда не выписывается коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ, стороны могут особо оговорить, что Конвенция не применяется, при условии, что выписывается документ, подтверждающий договор, и заявление об оговорке отмечается в таком документе и подписывается грузоотправителем». (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1.)

го предложения «Если грузы передаются грузо-получателю за пределами порта разгрузки, считается, что поставка была произведена в порту разгрузки». С учетом этого более логичным порядком расположения подпунктов *a*, *b* и *c* было бы *c*, *a*, а затем *b*.

Статья 5

Общие замечания

Одним из основных изменений, вводимых в силу нынешнего текста статьи 5, является устранение такого средства защиты, как навигационная ошибка, которое содержалось в статье 4 (2*a*) Правил 1924 года. Как указывается в предшествующих общих замечаниях, все коммерческие круги в Соединенном Королевстве: судовладельцы, грузоотправители и их соответствующие страховщики едины в своем желании сохранить такое средство защиты, как навигационная ошибка. Кроме того, перенос риска на перевозчика, вызываемый устранением такого средства защиты, неизбежно изменит структуру страхования в морской торговле в сторону от страхования грузов и в ущерб развивающимся странам. По этим причинам рекомендуется серьезно рассмотреть вопрос о восстановлении такого средства защиты, как навигационная ошибка (в узком смысле, исключая ошибки в управлении судном); это может быть сделано в новом пункте, следующем за пунктом 3, на основе текста, излагаемого в приложении. Следует отметить, что перевозчик может использовать такое средство защиты, лишь когда он принял все разумные меры предосторожности.

Пункт 6

Меры, предусмотренные в этом пункте, могут вызвать предъявление претензий в случае общей аварии, то есть когда часть перевозимых грузов выбрасывается за борт для спасания оставшейся части. В таких случаях перевозчик должен по-прежнему быть обязан принять на себя часть расходов по общей аварии в связи с утратой груза (что от него не требуется данным пунктом в его нынешней формулировке). Это может быть достигнуто путем добавления слов «за исключением случаев общей аварии и спасания» после слова «ответственности» в первой строке.

Статья 6

Без проведения обсуждения количественных пределов невозможно сделать окончательный выбор в отношении основ определения ответственности, предлагаемых в альтернативах А — Е. В принципе предпочтение отдается простейшему варианту А, основанному на весе и не рассматривающему отдельно ответственность за задержку.

Что касается практики Соединенного Королевства, то, если владелец груза оплатил расходы по спасанию и ищет возмещения от перевозчика вследствие его вины, такая претензия ограничивается единицами груза. Таково же положение и

в некоторых других, но не во всех, правовых системах. Поэтому предлагается, чтобы в статью 6 или в статью, касающуюся общей аварии и спасания, было включено положение, дающее владельцу грузов возможность получить полное возмещение.

Статья 7

Несмотря на формулировку пункта 2 статьи 10, вероятно, следует сделать ясную ссылку на фактического перевозчика в обеих этих статьях. Что касается общего вопроса формулирования, то ссылки на фактического перевозчика должны быть согласованы на протяжении всего текста конвенции: в настоящее время существует потенциальная коллизия между пунктом 2 статьи 10 и, например, статьями 13 и 14.

Статья 8

Утрата права на ограничение ответственности, предусмотренное согласно статье 6, касается *потери, повреждения или задержки*, и поэтому предлагается, чтобы эти слова были вставлены вместо слова «ущерб» там, где оно встречается в данной статье.

Статья 13

Пункт 1

Утверждается, что слова «когда это возможно» в четвертой строке вносят двусмысленность и вызовут трудности на практике. Обязанность маркировать или помечать опасные грузы не должна содержать каких-либо оговорок, и поэтому эти слова должны быть опущены. Это отражает мнения, высказанные грузовладельцами в Соединенном Королевстве. Когда в действительности физически невозможно выполнить это требование, данный вопрос будет определяться национальным законодательством.

Статья 17

Пункт 1

Слова «неточного указания этих данных» во второй фразе должны быть заменены словами «неточности в указании этих данных».

Статья 20

Общие замечания

Серьезное беспокойство было выражено в отношении того, что временной предел, устанавливаемый этой статьей, не должен применяться к претензиям по общей аварии. Этот вопрос рассматривается в замечаниях по статье 24, ниже.

Пункт 1

Из двух альтернатив представляется более целесообразным временной предел в один год. Указывается, что в обстоятельствах, охватываемых подпунктом 1*b*, перед истцом может возникнуть временное препятствие, если судно было

задержано на более длительный период, чем срок исковой давности, и грузы были утрачены после того, как судно было освобождено.

Статья 21

Пункт 2 а

Слова в первой фразе «иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где...» вводят в заблуждение: юрисдикция судов редко ограничивается районом порта. Они должны быть заменены словами «иск может быть предъявлен в судах договаривающегося государства, в любом порту которого». Предлагается также, чтобы число судов для представления исков на основании данной конвенции было расширено путем включения в этот подпункт указания на то, что судебное дело может быть возбуждено также в любом суде договаривающегося государства, в котором любое судно, одностипное перевозящему судну, могло быть законным образом арестовано. Это действовало бы лишь в том случае, когда арест одностипного судна был бы предметом юрисдикции другого суда.

Статья 24

Эта статья остается неудовлетворительной в ряде важных аспектов, и Соединенное Королевство на восьмой сессии Рабочей группы указало, что оно вернется к этому положению. В нынешней формулировке статья 5 (Общие правила об ответственности перевозчика) не применяется к убыткам, связанным с ответственностью по общей аварии, и поэтому считается необходимым ввести положение (которое сейчас существует как статья 24) о применении конвенции к претензиям по общей аварии.

1) Статья 24 не противоречит условиям конвенции, и поэтому наиболее подходящим местом для нее в тексте является часть II (Ответственность перевозчика), где она должна быть частью статьи 5 или (предпочтительно) отдельной статьей.

2) Важно, чтобы временной предел, установленный в статье 20, не применялся для того, чтобы воспрепятствовать предъявлению владельцем груза встречного иска перевозчику, когда первый ищет возмещения у последнего для покрытия обязательств, которые в противном случае потребовались бы для взноса по общей аварии в связи с утратой, возникшей в результате ошибки перевозчика. Такая ситуация возникает, когда диспаша по общей аварии не была подготовлена до истечения срока исковой давности. Соответственно, статья 6 не должна применяться к истребованию товаров в связи со взносом по общей аварии и спасанию.

3) Другим методом, с помощью которого владелец груза может отказаться от внесения взноса по общей аварии, является использование такого «средства защиты по праву справедливости», как заявление о том, что перевозчик не мо-

жет получать выгоду от причиненного вреда за счет взносов по общей аварии, выплаченных владельцем груза. Этот второй метод защиты интересов владельца грузов не отражен в нынешней формулировке статьи 24 и по смыслу может быть исключен.

4) В статью 24 необходимо внести два других изменения, с тем чтобы учесть тот факт: а) что «положения договора перевозки или национального права в отношении общей аварии», к которым применима конвенция, относятся не к принципу общей аварии, а к составлению диспаши; б) что данная статья должна также применяться в отношении претензий по спасанию грузов, когда имеются аналогичные факторы.

Данная записка сопровождается приложением, в котором содержится пересмотренный текст статьи 24, отражающий соображения, изложенные в пунктах 2, 3 и 4, выше, и во втором пункте замечаний по статье 6, выше.

Статья 25

Пункт 2

Предлагается включить в конвенцию пункт 2 статьи 25 в новой формулировке, при условии что по данной конвенции не будет возникать каких-либо обязательств, если применяется Афинская конвенция, касающаяся морской перевозки пассажиров и их багажа, 1974 года. Эта конвенция после вступления ее в силу будет применяться к сопровождаемому багажу пассажира, то есть к «багажу» и «багажу в каюте», как это определено в пунктах 5 и 6 статьи 1 (в замечаниях по пункту 4 статьи 1, выше, предлагается включение конкретного положения, в соответствии с которым данная конвенция будет применяться к несопровождаемому багажу).

Приложение

А. Предлагаемый новый пункт 3 статьи 5:

«Несмотря на положения пункта 1, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, возникшие вследствие ошибок в навигации, при условии, что он принял все меры, которые было разумно требовать».

В. Предлагаемый пересмотренный текст статьи 24:

«Общая авария и спасание на море»

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении распределения убытков по общей аварии.

За исключением статей 6 и 20, правила настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потерю или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель получить возмещение по взносам по общей аварии или спасанию или отказаться от их предоставления».

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

[Подлинный текст на английском языке]

Правительство Соединенных Штатов Америки приветствует возможность прокомментировать проект конвенции о морской перевозке грузов,

подготовленный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок в ходе работы восьми сессий. Успех Рабочей группы в достижении соглашения о документе, заменяющем Брюссельскую конвенцию 1924 года¹ и Брюссельский протокол 1968 года² новой конвенцией, объясняется проявленным всеми делегатами духом доброй воли. Правительство Соединенных Штатов Америки надеется, что этот дух будет и далее преобладать в ходе обсуждения проекта конвенции на девятой сессии ЮНСИТРАЛ, в результате чего ЮНСИТРАЛ сможет рекомендовать Генеральной Ассамблее документ, который послужит основой для принятия его на дипломатической конференции.

По мнению Соединенных Штатов, проект, принятый Рабочей группой, представляет собой значительный шаг вперед по сравнению с Конвенцией 1924 года. В целом он является удовлетворительной основой для дальнейшей работы. Однако есть несколько статей, которые должны быть изменены, и статьи, редакция которых может быть улучшена. Представляется необходимым и возможным рассмотреть приводимые ниже статьи и изменения.

Статья 1. Определения

В пункте 1 определение «перевозчик» или «перевозчик по договору» может создать обязательства для лица, «от имени которого», но без разрешения которого был заключен договор перевозки грузов. Мы предлагаем заменить слова «от имени которого» на «по распоряжению которого».

Определение «договор перевозки» в пункте 5 применимо лишь к договорам перевозки «за уплату фрахта» и к договорам перевозки конкретных грузов «из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз». Применения конвенции, видимо, можно избежать с помощью простого упоминания «конкретных» грузов. Конвенция также неприменима в том случае, если договор охватывает перевозку за пределы порта разгрузки или если грузы должны быть не «доставлены», а перегружены с одного судна на другое в порту разгрузки. Предлагается опустить слова «конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз».

Определение «коносамента» в пункте 6, как представляется, исключает прямой коносамент, то есть необоротный документ, в передаче которого при поставке грузов нет необходимости. Мы озабочены тем обстоятельством, что эта обычная форма документации будет тем самым исключена из сферы применения конвенции. Для урегу-

лирования этой проблемы имеются две альтернативы.

Первая альтернатива состоит в изменении определения «коносамента», с тем чтобы оно включало необоротный документ, в передаче которого нет необходимости. Измененный текст читался бы следующим образом:

«Консоамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов. *Консоамент может включать условие доставки лишь предъявителю этого документа.* Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены по распоряжению указанного лица или по распоряжению, или предъявителю, представляет собой подобное *условие*».

Вторая альтернатива состоит в том, чтобы не изменять определения коносамента, данного в статье 1, а в случае прямого коносамента основываться на статье 18, исходя из того что прямой коносамент, не являясь коносаментом по смыслу определения статьи 1, будет представлять собой «документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки». Принятие подобного подхода позволило бы включить прямой коносамент в сферу действия конвенции и позволило бы ему по-прежнему выполнять функцию, возложенную на него в торговой практике. В случае предпочтения последней альтернативы решение основываться в данном вопросе на статье 18 должно быть ясно отражено в письменной форме.

Статья 4

В пункте 2 настоящей статьи устанавливается срок окончания ответственности перевозчика. В подпункте с указывается, что подобная ответственность прекращается, когда перевозчик поставил груз путем передачи его «какому-либо органу или третьему лицу, которому в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз». Составители этого положения имели в виду ситуацию, при которой груз передается таможенным служащим. Во многих портах погрузки аналогичные ситуации могут возникнуть в тех случаях, когда местные законы или предписания предусматривают обязательный контроль или проверку (например, передачу государственным весовщикам, обязательный химический анализ или другие виды физической проверки, или фумигацию груза) до погрузки. Статья 4 должна быть изменена, с тем чтобы предусмотреть, что при подобных обстоятельствах обязательство перевозчика не действует в таких случаях, когда груз находится в ведении посредника. В этих целях Соединенные Штаты предлагают изменить начало пункта 2 путем включения после слов «принятия груза перевозчиком» слов «от грузоотправителя или любой третьей стороны, включая орган, осуществляющий хранение груза или контроль за ним». Измененный текст гласит следующее:

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

² Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком от грузоотправителя или любой третьей стороны, включая орган, осуществляющий хранение груза или контроль за ним, до момента сдачи груза перевозчиком».

Статья 5

Мы рекомендуем заменить «и» на «или» во второй строке пункта 6.

Статья 6. Пределы ответственности

Соединенные Штаты тщательно рассмотрели пять альтернатив, изложенных Рабочей группой. Если, как это, по-видимому, и имеет место, большинство государств высказывается за альтернативу D, то Соединенные Штаты готовы принять эту альтернативу с вариантом Y.

Статья 11. Сквозная перевозка

В Соединенных Штатах Законом Хартера установлен твердый общий принцип, согласно которому перевозчик считается ответственным до надлежащей доставки груза. Считается, что аналогичная практика является целью системы ответственности, устанавливаемой в проекте конвенции. В то же время пункт 2 статьи 11 позволяет перевозчику включить в коносамент широкую освобождающую от вины оговорку при обстоятельствах, когда грузоотправитель заранее не знает, что перевозчик по договору будет использовать дополнительные средства для перевозки груза в указанный в коносамента порт назначения. По мнению Соединенных Штатов, наиболее простым способом решения этой проблемы было бы опущение пункта 2.

Другая альтернатива состоит в ограничении сферы применения пункта 2 путем изменения его таким образом, чтобы он содержал требование об указании в договоре перевозки фактического перевозчика, до того как перевозчик по договору мог бы надеяться на освобождение от ответственности в соответствии с пунктом 2. Хотя это решение не вполне соответствовало бы имеющемуся в американском законодательстве принципиальному положению, направленному против освобождения от ответственности фактического перевозчика, оно, по крайней мере, обратило бы внимание грузоотправителя на возможность того, что перевозчик по договору может освободиться от ответственности, руководствуясь статьей 11, и позволило бы грузоотправителю рассмотреть вопрос о том, будет ли он в подобном случае удовлетворен лишь средством защиты против фактического перевозчика.

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

В целом эта статья представляется удовлетворительной. Во избежание возможной двусмысленности предлагается включить в обеих фразах пункта 2 слово «опасной» перед словами «приро-

де и характере». Как известно, сообщая о настоящей статье, редакционная группа включила примечание о том, что, как указали некоторые представители, пункт 1 статьи 13 налагает на грузоотправителя, передающего опасный груз перевозчику, обязательство не только информировать перевозчика о природе груза и характере опасности, но и о мерах предосторожности, которые следует принять. В пункте 2 статьи 13 не содержится каких-либо указаний на «меры предосторожности, которые следует принять». Соединенные Штаты поддерживают мнение тех членов редакционной группы, которые считают, что в этом вопросе между пунктами 1 и 2 должен существовать определенный параллелизм. Поэтому мы предлагаем изменить вторую фразу второго пункта статьи 13, с тем чтобы она читалась следующим образом:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их опасной природе и характере или о мерах предосторожности, которые следует принять, грузоотправитель несет ответственность...».

Более того, по мнению Соединенных Штатов, положения конвенции были бы яснее, если включить определение опасных грузов примерно следующего содержания:

«Опасный груз» означает взрывчатые вещества, воспламеняющийся груз или такой другой груз в любой форме или количестве, который считается представляющим опасность или угрозу для жизни, здоровья или имущества в соответствии с международными соглашениями, законами или предписаниями флага судна или законами или предписаниями страны порта погрузки или порта разгрузки».

Статья 15

Для целей ясности предлагается заменить в пункте 1 j конечное придаточное предложение «если это допускается законом страны, выдавшей коносамент» словами «если это не запрещается законом страны, выдавшей коносамент». Цель этого состоит в том, чтобы избежать двусмысленности, которая может возникнуть в том случае, если закон соответствующей страны не предусматривает ни прямого разрешения, ни запрещения подписей указанного вида.

Кроме того, Соединенные Штаты по-прежнему выступают за включение в проект конвенции положения, содержащего конкретные указания на то, что весь коносамент может быть изготовлен ЭВМ или другими системами электронной или автоматической обработки данных.

Статья 16. Коносаменты, оговорки и доказательственная сила

Хотя эта статья в целом является удовлетворительной, при существующей формулировке пункта 1 может возникнуть по крайней мере один вопрос; он состоит в том, располагает ли перевозчик «разумной возможностью проверить» данные коносамента, сопровождающего запечатан-

ный контейнер. Считается, что разумная возможность проверить не включает открытие запечатанного контейнера и количественную проверку его содержания. В этом вопросе в текст должна быть внесена ясность путем включения слов «как в случае запечатанного контейнера» непосредственно после слова «данные» во втором условном придаточном предложении. Предлагаемый измененный текст будет выглядеть следующим образом:

«Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, как в случае запечатанного контейнера, перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки».

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

Соединенные Штаты не удовлетворены настоящей статьей. Если скоро решено включить в конвенцию гарантийное письмо, то становится необходимым обеспечить защиту грузополучателя от опасности обмана в результате сговора грузоотправителя и перевозчика. Эта цель во внутригосударственном законодательстве различных стран достигается различными путями, обычно путем отсылки этого вопроса к общему гражданскому праву, а не прибегая к попыткам его урегулирования в рамках морского права. Пункт 3 статьи 17 в его нынешнем виде не защищает от таких обманных действий, и обсуждение этого пункта дает основание предполагать, что ввиду возникающих сложных проблем сомнительно, чтобы международное законодательство могло добиться полной защиты грузополучателя от обмана. По этим причинам Соединенные Штаты предлагают опустить пункт 3 статьи 17.

Статья 20. Исковая давность

Соединенные Штаты считают, что настоящую статью следует пересмотреть, поскольку цель Рабочей группы, безусловно, не состояла в том, чтобы предусмотреть иски в отношении перевозчика из каких-либо других оснований, помимо тех, которые связаны с потерей или повреждением груза. Нынешняя формулировка была принята в то время, когда сфера действия конвенции была ограничена коносаментами. После того, как сфера действия конвенции была изменена с целью включения всех договоров перевозки, статью 20 следовало бы изменить, с тем чтобы исключить из нее такие не связанные с перевозкой причины предъявления иска, как нарушение договора по-

ставки в тех случаях, когда стоит вопрос о том, имел ли перевозчик обязательство перевезти груз. Подобная проблема выходит за пределы сферы действия конвенции и должна регулироваться гражданским правом договора.

Соединенные Штаты по-прежнему выступают за одногодичный период исковой давности в отношении потери или повреждения груза, а также в отношении просрочки.

Статьи 20—22

Соединенные Штаты хотели бы обратить внимание на непоследовательность в употреблении выражений в этих статьях. Например, неясно, подразумевается ли различие в смысле между терминами «plaintiff» и «claimant». Предлагаются следующие конкретные изменения:

Пункт 1 *e* статьи 21 должен быть изменен, с тем чтобы он читался: «такое дополнительное место, которое может быть указано для этой цели в договоре перевозки».

В пунктах 3 и 4 статьи 21 в обоих разделах слова «paragraphs 1 and 2» должны читаться «paragraphs 1 or 2». При нынешней формулировке не может быть возбуждения какого-либо разбирательства, если судно не было арестовано, что, безусловно, не входит в цели настоящей статьи.

Пункт 2 *b* статьи 22 должен быть изменен, с тем чтобы он читался: «любое дополнительное место, которое может быть указано для этой цели в арбитражной оговорке или соглашении».

СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

[Подлинный текст на русском языке]

Название конвенции

Поскольку в конвенции речь идет не о всех, а лишь о некоторых, конечно, и из числа основных, вопросах договора морской перевозки грузов, целесообразно отразить это и в ее названии, которое в нынешней редакции представляется слишком широким.

Статья 1

а) Указание в пункте 4 на то, что «грузы» включают и «живых животных», представляется излишним, тем более, если сохранится в той или иной форме (см. ниже) статья 5 (5), специально посвященная особенностям перевозок данного вида грузов.

б) В пункте 5 предлагается предусмотреть, что договор перевозки заключается в письменной форме (например, «„договор перевозки“ означает письменный договор...»).

Статья 2

В конце второй фразы пункта 4 предлагается добавить: «если им (держателем коносамента) не является фрахтователь по чартеру».

Статья 4

Не исключено, что при нынешнем определении «периода ответственности» перевозчика («перевозка груза») могли бы возникнуть сомнения в отношении того, отвечает ли перевозчик за груз, принятый им к перевозке не в «порту погрузки», а в другом месте, или за груз, находящийся в порту перегрузки (допустимой по статьям 10 и 11) и т. п.

Во избежание подобных сомнений, быть может, следовало бы в пункте 1 исключить последнюю часть фразы, начинающуюся со слов «в порту погрузки...», учитывая, что по существу «период перевозки», то есть период нахождения груза в ведении перевозчика, определяется в пункте 2.

Статья 5

а) Пункт 5 представляется излишне усложненным и вообще едва ли необходимым: если ущерб возник в силу «особых рисков», органически присутствующих перевозке живых животных, то, очевидно, перевозчик будет освобожден от ответственности на основании общего принципа (пункт 1) — ввиду отсутствия его вины.

б) Правило о том (пункт 6), что перевозчик освобождается от ответственности за ущерб по грузу, вызванный лишь разумными мерами по спасанию имущества, на практике могло бы порождать различные споры: о критериях «разумности», разграничении спасания человеческих жизней, с одной стороны, и спасания имущества, с другой стороны, и, в конечном счете, могло бы отрицательно сказаться на выполнении капитанами судов, перевозящих груз, традиционных законов мореплавания — об оказании помощи другим бедствующим на море судам.

с) Предлагается обсудить на предстоящей сессии ЮНСИТРАЛ вопрос о сохранении в новой конвенции ныне действующего правила морского законодательства о так называемой «навигационной ошибке», внеся в него определенные коррективы для устранения тех неясностей, которые до сих пор вызывали основные сложности в применении данного правила: в измененном виде это правило могло бы предусматривать, что «перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза и за задержку в его доставке, если докажет, что они вызваны ошибками в судовождении».

Очевидно, что полный отказ от данного правила означал бы значительное увеличение степени риска для перевозчика, резкое повышение стоимости судов и т. д.; между тем до сих пор экономические последствия такого перераспределения риска должным образом не изучены.

Статья 6

а) Из различных альтернатив, предложенных в проекте, наиболее предпочтительной основой для обсуждения представляется альтернатива D (с вариантом X — «сумма фрахта»).

б) Было бы полезно предусмотреть в данной статье (по образцу пункта 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года или статьи 2 Брюссельского протокола 1968 года) оговорку, касающуюся того случая, когда характер и стоимость груза были объявлены отправителем и включены в коносамент или иной документ, подтверждающий договор перевозки.

Статья 8

Согласно проекту, предпосылкой неприменения правил об ограничении ответственности перевозчика служат его не только умышленные действия, но и действия, «совершенные опрометчиво и с сознанием вероятности возникновения ущерба». По существу термин «опробетчивость» представляет собой не что иное, как выраженную иными словами «небрежность». Что же касается «сознания вероятности возникновения ущерба», то в практическом плане было бы чрезвычайно трудно доказать, что подобная «вероятность» была вне сферы «сознания» или предвидения перевозчика. В результате на практике могло бы сложиться положение, при котором правила, предназначенные ограничить размер ответственности перевозчика, которая наступает именно в случае его небрежности (пункт 1 статьи 5), оказывались бы неприменимыми по причине... его небрежности.

По приведенным соображениям предлагается исключить из статьи 8 слова «или опрометчиво и с сознанием вероятности наступления такого ущерба».

Статья 9

а) В пункте 1 данной статьи (либо в статье 15) следует предусмотреть, что факт погрузки груза на палубу должен быть отмечен в коносаменте; такая отметка важна как для взаимоотношений между перевозчиком и грузовладельцем, так и для взаимоотношений между отправителем (продавцом) и получателем (покупателем), в частности в связи со страхованием груза, расчетами через банк и т. д.

б) В пункте 1 следовало бы также уточнить, о законодательстве какой страны идет речь (например, «страна порта погрузки»).

с) Редакция пункта 3 представляется недостаточно ясной; в частности, при ее переформулировании следовало бы более четко выразить главную мысль ее первой фразы, которая, как можно понять, состоит в том, что положения статьи 6 (наряду с положениями статьи 8) применимы и в том случае, когда груз неправомерно погружен на палубу и утрата или повреждение или задержка в доставке являются исключительно результатом именно того, что груз перевозится на палубе.

Статья 11

В целях более четкого разграничения ситуаций, предусмотренных в этой статье и в статье 10, можно было бы в начале пункта 1 статьи 11

уточнить, что она относится к тем случаям, когда договор перевозки содержит *специальную оговорку* (вместо «предусматривает»), что перевозчик выполняет лишь *конкретно обусловленную часть* перевозки (вместо просто «часть» перевозки).

Статья 16

В пункте 1 подразумевается, но не закрепляется прямо право перевозчика вносить в коносамент, при определенных условиях, оговорку по тем данным о грузе, в которых он имел основания сомневаться или которые он не мог проверить. Следовало бы поэтому дополнить конец данного пункта прямым указанием на то, что при упомянутых условиях «перевозчик может внести в коносамент соответствующую оговорку вместе со специальной отметкой об этих основаниях или неправильности или отсутствии разумных возможностей проверки».

Статья 17

Предлагается исключить пункты 3 и 4 данной статьи, поскольку вопросы, затрагиваемые в первом из этих пунктов, могут быть без ущерба для целей унификации оставлены на разрешение по нормам национального права, а вопросы, затрагиваемые в пункте 4, могут быть вполне удовлетворительно разрешены на основании статьи 8.

Статья 19

а) В пунктах 1, 2 и 5 данной статьи используются различные начальные моменты для отсчета срока на подачу грузополучателем письменного уведомления перевозчику: с момента «передачи груза получателю» (пункты 1 и 5), с момента «завершения доставки» (пункт 2).

Учитывая различный смысл, придаваемый данным понятиям в проекте конвенции (см. статью 4), было бы правильно и в пункте 2 говорить о «передаче груза получателю».

б) В пункте 6 было бы уместно уточнить, что уведомление, направленное перевозчику, считается действительным и в отношении фактического перевозчика, участвовавшего в осуществлении перевозки.

Статья 20

Пункт 3 предлагается сформулировать по аналогии с пунктом 2 статьи 22 Конвенции об исковой давности 1974 года, предусматривающей, что «должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Такое заявление может быть возобновлено».

Статья 21

Из данной статьи вытекает множественность юрисдикционных органов, находящихся в разных странах, в которых могли бы заявляться иски из договора перевозки и выбор одного из которых

зависел бы полностью от усмотрения истца, что порождало бы значительную неопределенность для другой стороны — ответчика.

Подобное положение совершенно очевидно расходится с принципом равенства сторон, справедливой сбалансированности их прав и интересов.

Кроме того, подобное положение входило бы в коллизию с международными соглашениями, заключенными рядом стран и содержащими императивные правила о подсудности споров между организациями этих стран, в том числе и споров, связанных с морской перевозкой грузов (например, Конвенция по вопросам арбитража 1972 года, уже ратифицированная восемью странами — членами СЭВ).

Что касается конкретного правила пункта 2 относительно ареста судов, то в случае его сохранения было бы необходимо совершенно четко оговорить, что данное правило не может применяться к государственным судам.

Учитывая все это, а также то, что проблема юрисдикции («разграничения международной компетенции»), являясь самостоятельной и весьма сложной проблемой, выходит за рамки предмета регулирования новой конвенции, было бы более целесообразно воздержаться от включения в нее данной статьи, оставив указанную проблему — без ущерба для целей унификации — на разрешение по нормам национального законодательства.

Альтернативно можно было бы предусмотреть, что правило о подсудности, содержащееся в пункте 1 а — d, применимо в том случае, если в договоре перевозки не обусловлен компетентный суд.

Статья 22

Ряд замечаний, высказанных по поводу статьи 21 (см. выше), применим и к статье 22, касающейся арбитража. Кроме того, правила статьи 22 о «множественности» эвентуальных мест арбитражного разбирательства создают еще более широкий простор для произвольного выбора со стороны истца, чем правила статьи 21 о судебной юрисдикции (в отношении конкретного места проведения арбитража, его формы — «специальный» или институционный арбитраж, и т. д.).

Практически принятие статьи 22 могло бы привести к отказу от использования — применительно к договорам морской перевозки — арбитражной процедуры, полезность которой является ныне широко признанной, в том числе и в рамках Организации Объединенных Наций, и которая, помимо прочего, отличается большей оперативностью, простотой и значительно меньшими издержками и расходами по сравнению с судебной процедурой.

С учетом этого предлагается либо вообще исключить из проекта данную статью, либо ограничиться признанием в ней арбитражных оговорок, содержащихся в договоре морской перевозки.

СЬЕРРА ЛЕОНЕ

[Подлинный текст на английском языке]

Статья 1

Пункт 1

Определение термина «перевозчик», по-видимому, включает в себя договаривающуюся сторону или ее агента. Если это так, то в чем необходимость использования слова «агенты» вне значения «перевозчик», например, в пункте 1 статьи 5? Если определение термина «перевозчик», содержащееся в пункте 1 статьи 1, не включает в себя понятие «агент», то в таком случае необходимо добавить слова «и по поручению которого» после слова «которым».

Статья 5

Пункт 1

См. замечания по пункту 1 статьи 1.

Пункт 4

Поскольку перевозчик непременно является владельцем или капитаном судна, то не следует ли возложить бремя доказывания факта проявления надлежащего отношения к грузу на самого перевозчика, который будет располагать фактами относительно обстоятельства пожара, а не возлагать на истца бремя доказательства вины или небрежности? Нам представляется, что в данном случае следует применять доктрину общего права *res ipsa loquitur*. См. пункты 5 и 7 статьи 5, где бремя доказательства возложено на перевозчика.

Пункт 6

В этой статье отражено понятие общего права о частной аварии. В ней ничего не говорится об общей аварии, таким образом, она лишает грузоотправителя или грузополучателя средств удовлетворения в соответствии с данной конвенцией в отношении акта общей аварии, совершенного перевозчиком. Недостаточно, если вопрос об общей аварии регулируется лишь положениями, содержащимися в отдельных договорах перевозки или в национальном законодательстве. Если данная конвенция защищает интересы перевозчика путем освобождения его от ответственности в случае возникновения частной аварии, то она также должна учитывать интересы грузоотправителя или грузополучателя, которые могут и не быть столь осведомлены в области законодательства о морской перевозке грузов, как перевозчик, путем включения соответствующих положений относительно общей аварии.

Статья 6

Альтернатива Е является более предпочтительной.

Статья 20

Пункт 1

В этой статье должен быть установлен *двухгодовой* срок исковой давности.

Статья 22

Пункт 4

Нам представляется, что эта оговорка должна быть исключена. Содержащиеся в конвенции положения относительно арбитражного разбирательства должны применяться лишь в том случае, когда стороны не затронули вопроса об арбитражном разбирательстве. Сторонам должна быть предоставлена свобода определить *заранес*, каким наилучшим способом может быть рассмотрен их спор, если он возникнет. Содержащееся в пункте 5 статьи 22 положение не затрагивает этого вопроса, поскольку в нем говорится об арбитражном соглашении, заключенном *после* возникновения спора.

Статья 23

Пункт 1

Мы считаем, что эта статья должна быть исключена. Сторонам следует позволить предусматривать в отдельных договорах положения, отличные от положений данной конвенции.

Пункт 3

Данная конвенция должна автоматически применяться в отношении коносамента, который не содержит упоминания о данной конвенции и который не содержит положений, противоречащих положениям данной конвенции.

УКРАИНСКАЯ СОВЕТСКАЯ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

[Подлинный текст на русском языке]

Унификация международно-правовых норм в области морских перевозок, как известно, является одной из задач, выполнение которых Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций возложила на Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. Конкретным шагом в этом отношении можно рассматривать текст проекта конвенции о перевозке грузов морем, одобренного в рамках Рабочей группы ЮНСИТРАЛ.

Представляется, что текст этого проекта конвенции, а также замечания и комментарии, которые будут представлены правительствами государств — членов Организации Объединенных Наций, могут быть положены в основу продолжения подготовки проекта упомянутой конвенции на очередных сессиях Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. Вместе с тем следует высказать ряд замечаний относительно некоторых положений проекта конвенции.

Относительно названия проекта конвенции

Из проекта конвенции, в частности из пункта 4 статьи 2, в котором предусмотрено, что положения этой конвенции не будут применяться к charterным перевозкам, вытекает, что сфера применения разрабатываемой конвенции будет в ка-

кой-то мере ограничена, то есть эта конвенция не будет регламентировать всех вопросов, связанных с морскими перевозками грузов. Представляется, что это должно найти свое отражение в названии проекта конвенции. Можно было бы, например, в существующее название проекта конвенции дополнительно включить фразу «об унификации некоторых норм, касающихся».

Статья 1

В определение термина «договор перевозки» (пункт 5) следует добавить фразу о том, что такой договор заключается в письменной форме. Это способствовало бы устранению возможных недоразумений при толковании этого термина.

Статья 5

Положение о том, что перевозчик освобождается от ответственности за ущерб грузу, вызванный только *разумными* мерами по спасанию имущества на море (пункт 6), вызывает ряд сомнений с точки зрения его практического применения как непосредственно в море, так и при рассмотрении конкретных споров ввиду неопределенности и нечеткости критерия «разумности».

Статья 6

За основу для дальнейшего обсуждения вопроса о лимитах ответственности предлагается избрать альтернативу D с вариантом X.

Статья 8

В обеих фразах статьи предлагается исключить слова «или опрометчиво и с сознанием вероятности наступления такого ущерба», поскольку термин «опрометчивость» фактически равноценен термину «небрежность», а слова «сознание вероятности наступления такого ущерба» могут привести к различным осложнениям при их толковании.

Статья 9

В конце пункта 1 можно было бы добавить слова «страны порта погрузки». Это помогло бы уточнить, какие именно нормы и правила должны будут применяться.

Статья 15

В пункте 2 этой статьи следовало бы указать, что факт размещения груза на палубе должен быть отражен в коносаменте. В спорных ситуациях такая отметка может иметь существенное значение.

Статья 19

В пункте 2 этой статьи слова «завершения доставки» следовало бы заменить словами «передачи груза получателю». Это более точно отражало бы начальный момент для отсчета срока для представления грузополучателем письменного уведомления перевозчику.

Статья 21

В связи с тем что проблема юрисдикции является очень сложной и выходит за рамки разрабатываемой конвенции, предлагается исключить текст этой статьи из проекта конвенции, имея в виду, что такие вопросы будут решаться в рамках соответствующего национального законодательства.

Статья 22

Положения этой статьи предусматривают множество эвентуальных мест для арбитражного разбирательства, создавая тем самым истцу широкие возможности для произвольного выбора конкретного места. А это может создать серьезные препятствия для применения арбитражной процедуры при рассмотрении споров, связанных с морскими перевозками грузов. В связи с этим было бы уместно исключить из проекта конвенции текст этой статьи и ограничиться признанием в этой статье арбитражных оговорок, содержащихся непосредственно в договоре морской перевозки.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Федеральное правительство приветствует проект, который был подготовлен Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, как еще одно усилие по модернизации и улучшению правового положения в области океанского транспорта. Проект конвенции, представленный правительствам для замечаний, по всей вероятности, является ценной основой для будущей работы. Мы надеемся, что завершение разработки конвенции по данному вопросу станет возможным в ближайшем будущем, и тем самым будет оправдана надежда на достижение унификации норм права в области океанского транспорта во всемирном масштабе.

Поэтому федеральное правительство приветствует данный проект конвенции и предлагает, чтобы ЮНСИТРАЛ обеспечила скорейший созыв дипломатической конференции по этому вопросу. Мы считаем, однако, что в проект необходимо внести ряд улучшений, большая часть которых носит чисто технический характер. Некоторые из этих улучшений, имеющие наиболее важное значение, указаны в следующих замечаниях по конкретным статьям.

Перечень этих замечаний не следует понимать как исчерпывающий. Мы резервируем свою позицию в отношении внесения новых поправок на предстоящей дипломатической конференции.

ЗАМЕЧАНИЯ В ОТНОШЕНИИ КОНКРЕТНЫХ СТАТЕЙ

Статья 2

Пункт 1 d

Данное положение должно быть исключено. Нам не представляется оправданным применение

конвенции на основании одного лишь того факта, что коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, был выдан в одном из договаривающихся государств, если даже все другие соответствующие элементы договора осуществляются в государствах, не участвующих в данной конвенции. Новый проект конвенции основывается на идее (отличной от идеи, на которой основываются Гаагские правила), что эта конвенция применяется к любому договору перевозки, независимо от того, был выдан коносамент или нет. Новое рассмотрение вопроса о том, где данный документ был выдан, противоречило бы этой идее. В качестве основания для применения конвенции это рассмотрение может быть оправдано только в том случае, если был выдан коносамент в собственном смысле слова, однако это положение по меньшей мере заходило бы слишком далеко в отношении какого-либо другого документа, лишь «подтверждающего договор перевозки». Тем не менее, мы считаем, что по этим причинам должна быть исключена не только ссылка на «другой документ, подтверждающий договор», но и это положение в целом. Если необходимо сохранить подобную ссылку на какие-либо документы, то, возможно, будет приемлемой ссылка на документы, подтверждающие получение груза.

Пункт 4

Было бы желательно дать определение термина «чартер-партия». Это не обязательно делать в контексте определений, содержащихся в статье 1; такое определение может быть включено в первую фразу постановляющей части пункта 4 статьи 2. Мы предлагаем следующую формулировку первой фразы пункта 4 статьи 2:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к договорам, по которым перевозчик берет на себя обязательство предоставить полностью или частично грузоподъемность определенного судна на определенный срок (тайм-чартер) или для одного или нескольких отдельных рейсов (рейсовый чартер) в распоряжение грузоотправителя».

Статья 5

Пункт 1

Предлагаемое изменение существующего освобождения перевозчика от ответственности за навигационную ошибку и пожар имеет преимущество более полного соответствия общим принципам договорной ответственности в гражданском праве в целом и в нормах права в области других средств транспорта в частности. Однако по причинам, которые были отмечены ранее другими правительствами, необходимо очень внимательно рассмотреть вопрос о том, не приведет ли данное изменение к повышению общей стоимости перевозок.

Большая ответственность перевозчика предполагает большее и, следовательно, более дорогостоящее страхование ответственности со стороны

перевозчика, которое опять же неизбежно приведет к повышению фрахтовых ставок для грузоотправителя, не сопровождающемуся соответствующим понижением его страховых премий по страхованию грузов. Вызывает сомнение, сможет ли страховщик груза, чьи услуги по различным причинам будут нужны также и в будущем, путем предъявления регрессного требования получить от перевозчика или его страховщика такие суммы, которые позволят ему снизить свои страховые премии в соответствии с повышением стоимости страхования ответственности.

В этом контексте определенный интерес может представить тот факт, что в Федеративной Республике Германии не только ассоциации перевозчиков, но и ассоциации грузоотправителей выступают за сохранение существующего правового положения, поскольку они испытывают сильные опасения относительно того, что в случае принятия предлагаемого изменения, установленного нормами права распределения рисков, повысится общая стоимость перевозок. Они утверждают, что страхование ответственности по своей сущности более дорогостояще, чем страхование грузов, и что грузоотправитель в принципе более заинтересован в получении возмещения ущерба от своего собственного страховщика, чем от страховщика кого-либо другого. Такого рода обсуждение имело место в связи с работой по подготовке проекта конвенции о смешанных перевозках. Кроме того, при этом некоторые страны в качестве причины для уменьшения ответственности перевозчика указывали на то, что страхование груза не только является более экономичной формой страхования от транспортных рисков, но в то же время предоставляет грузоотправителю возможность производить страхование в своей стране, что не только является для него преимуществом получения возмещения ущерба без таких осложнений, как проблемы предъявления иска и обеспечения исполнения решений в других странах, но и может представлять собой определенный интерес для некоторых государств, поскольку страхование грузов может быть осуществлено их страховыми компаниями, в то время как страхование ответственности осуществляется лишь в нескольких прибрежных государствах.

По этим причинам федеральное правительство считает необходимым очень тщательно обсудить возможные экономические последствия принятия предлагаемого изменения, поскольку новая конвенция не должна в конечном счете привести к повышению транспортных расходов, в особенности учитывая нынешнее состояние мировой торговли. Это противоречило бы той идее, на которой основывается предложение ЮНСИТРАЛ об изучении Гаагских правил с целью произвести их пересмотр, в частности, для улучшения распределения рисков. По нашему мнению, улучшенное распределение рисков не может быть таким распределением, которое приведет к повышению общей стоимости перевозки, расходы по которой в конечном счете будет нести грузоотправитель. Как и другие экспортирующие и

импортирующие страны, Федеративная Республика Германии жизненно заинтересована в поддержании фрахтовых ставок на умеренном уровне.

Новое исследование в области страхования морских грузов, недавно проведенное Секретариатом ЮНКТАД (TD/B/C.3/120), среди прочего, послужит в качестве ценной основы для обсуждения этой проблемы.

Статья 5

Пункт 7

Это положение должно быть исключено. Тот простой факт, что кто-либо другой совершил оплошность или проявил небрежность в связи с тем же ущербом, который был причинен самим перевозчиком, не должен освобождать последнего от ответственности. Решение по вопросу о взаимосвязи исков, которые грузоотправитель может возбудить против перевозчика и других лиц, должно приниматься в соответствии с общими нормами гражданского права. В случае столкновения судов, что очень важно, пропорциональное распределение, предусмотренное в пункте 7 статьи 5, уже установлено в Конвенции о столкновениях судов 1910 года¹. В других случаях этот вопрос следует решать в соответствии с конкретными конвенциями или национальным законодательством, которые в таких случаях могут предусматривать совместную или раздельную ответственность соответствующих двух лиц.

Статья 6

Федеративная Республика Германии поддерживает альтернативу D, вариант X. Это предпочтение основывается на предположении, что сумма ограничения ответственности по весу не будет намного большей, чем сумма, предусмотренная в Правилах Висби (то есть 30 франков Пуанкаре). Альтернатива A, которую мы в принципе предпочли бы альтернативе D вследствие ее простоты, может быть выбрана лишь в случае намного большего ограничения ответственности, основанного на весе, поскольку упомянутая сумма не дает разумных шансов на получение возмещения нанесенного грузу ущерба выше средней стоимости насыпного груза. Поэтому мы считаем, что принятие решения о системе ограничения ответственности возможно лишь после принятия окончательного решения относительно суммы, по крайней мере относительно приблизительного уровня ограничения ответственности, основанного на весе. В связи с этим Федеративная Республика Германии считает достаточным применение цифр, определенных в Правилах Висби, возможно, с некоторым увеличением. Однако, поскольку представляется маловероятным, чтобы ЮНСИТРАЛ на своей предстоящей сессии принял решение по этим цифрам и поскольку в лю-

бом случае необходимо обсудить этот центральный вопрос на дипломатической конференции, предлагаемые разные альтернативы должны быть представлены на рассмотрение самой дипломатической конференции. Поэтому мы предлагаем, чтобы в данном проекте были сохранены разные альтернативы.

Пункты, относящиеся ко всем альтернативам

Суммы должны быть установлены не во франках Пуанкаре, а в специальных правах заимствования МВФ. Такого рода подход принят в Монреальском протоколе 1975 года к Варшавской конвенции.

Статья 15

Пункт 1 а

Данный проект требует указывать в коносаменте «число мест или предметов и вес груза». Мы предлагаем предусмотреть здесь в соответствии с пунктом 3b статьи 3 Гаагских правил лишь один из этих двух элементов, то есть число мест или предметов или вес груза. Данный проект должен требовать от перевозчика в тех частных случаях, когда он не имеет разумной возможности проверить вес груза, в частности вследствие быстрой погрузки и разгрузки судов, либо не указывать в коносаменте вес груза, либо делать в нем соответствующую специальную отметку, указывающую на основания отсутствия разумных средств проверки (статья 16). Такое правило противоречило бы не только нормальному положению в порту погрузки, но и, более того, экономическим интересам грузоотправителя. При существующем правовом положении грузоотправитель добивается упоминания в коносаменте веса своего груза, который он указывает сам, даже если при этом делается общая оговорка о неосведомленности. Эта оговорка не превращает данный коносамент в нечистый, с точки зрения банковской практики, в отношении аккредитива. Положение может измениться в том случае, если коносамент либо вообще не будет содержать никакого указания на вес груза, либо будет содержать ограниченную оговорку в отношении такого указания.

Статья 21

Пункт 2 а, вторая фраза

Это положение, по-видимому, не соответствует Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда². Кроме того, перенос иска, предъявленного в одной стране, под юрисдикцию другой страны будет трудно осуществлять на практике, учитывая нынешнее состояние унификации норм процессуального права. Данная фраза, следовательно, должна быть исключена.

¹ Международная конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов, Брюссель, 23 сентября 1910 года.

² Международная конвенция относительно наложения ареста на морские суда, Брюссель, 10 мая 1952 года.

ФИДЖИ

[Подлинный текст на английском языке]

Статья 6

Пункт 1, альтернативы А — Е

Альтернатива А является наиболее приемлемой, и единицей веса (или измерения) должна быть та, на основании которой взимается стоимость фрахта. Если не будет применяться этот критерий, могут легко возникать споры.

Пункт 2

Перевод франка в национальную валюту должен основываться на курсе, действующем во время потери, — это отражает стоимость потерянного в это время груза. Последующие задержки с обращением к арбитражному разбирательству могут привести к значительному различию в величине подобной стоимости. Кроме того, вследствие колебаний цены на золото предлагается сделать ссылку на специальные права заимствования как на более стабильную систему, вместо использования золотых франков.

Статья 15

Пункт 1 i

Добавить слова «и место» после слова «дата».

Статья 19

Пункты 1 и 2

Пункт 1 статьи 19, как представляется, противоречит пункту 2. Следует более ясно указать, что уведомление в письменной форме о порче или потере должно представляться не позднее 10 дней после принятия груза грузополучателем. Очень важно, чтобы ответственность перевозчика сохранилась до принятия груза грузополучателем, за исключением особо упомянутого случая, и в этом случае грузополучатель обязан уполномочить Управление портов Фиджи или другое лицо принять от его имени поставленный перевозчиком груз, а значит и материальную ответственность за него.

ФИЛИППИНЫ¹

[Подлинный текст на английском языке]

Статья 1

Пункт 1

Выражение «перевозчик» означает не только «перевозчик по договору», но и «фактический пе-

¹ В случае отдельных замечаний правительства Филиппин, предлагающего поправки к тексту проекта конвенции, эти предложенные поправки полностью приводятся в тексте проекта конвенции, включающего эти поправки, представленные правительством Филиппин вместе с его замечаниями. В этих случаях текст, включающий поправки, приводится ниже в форме подстрочных примечаний. В таких подстрочных примечаниях так же, как и в тексте, слова, данные прописными буквами, указывают на предложенные добавления к тексту, а слова, заключенные в скобки, указывают на предложенные исключения из текста.

ревозчик», определение которого дается в пункте 2; отсюда следует, что его нужно опустить как относящееся только к определению «перевозчик по договору». Возможно, было бы целесообразно дать определение «перевозчик», помимо определения «перевозчик по договору» и «фактический перевозчик». Если давать определение «перевозчик», то он может быть определен как «ЛИЦО, КОТОРОЕ ЗА ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ СОГЛАШАЕТСЯ ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ МОРЕМ».

Пункт 3

«Грузополучателем» является не только любое лицо, «уполномоченное принять груз», поскольку это определение включает в себя принятие груза по постановлению любой законной власти, например шерифом на основании судебного приказа; смысл же этого определения следует свести к лицу, назначенному для принятия груза в соответствии с условиями договора или коносамента, независимо от того, подлежит ли данный груз доставке указанному лицу, приказу или предъявителю².

Пункт 4

При определении какого-либо термина нежелательно пользоваться этим же термином. Вместо термина «груз» следует употребить выражение «ПРЕДМЕТ ТОРГОВЛИ ИЛИ ТОВАР». Слова «если они предоставлены грузоотправителем» следует опустить, поскольку вопрос о том, кто предоставил упаковку, представляется не столь существенным, чтобы считать ее частью самого товара³.

Пункт 5

Слова «в который должен быть доставлен груз» следует опустить, поскольку перевозка груза морем из одного порта в другой необязательно связана с обязанностью доставлять его грузополучателю или кому бы то ни было в другом порту. Это имеет место в случае перевозки грузов по морю для целей простого показа или демонстрации.

Вместо выражения «фрахт» следует употребить выражение «стоимость фрахтования», если имеется в виду цена перевозки грузов или взятого «фрахта».

Пункт 6

Слова «предъявителю этого документа» следует опустить, поскольку при потере коносамента

² «Грузополучатель» означает лицо, КОТОРОЕ, СОГЛАСНО УСЛОВИЯМ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ИЛИ КОНОСАМЕНТА, уполномочено принять груз» (пункт 3 с поправкой).

³ «Груз» означает любой вид [грузов] ПРЕДМЕТОВ ТОРГОВЛИ ИЛИ ТОВАРОВ, включая живых животных; в тех случаях когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они упакованы, «груз» включает этот предмет, предназначенный для перевозки, или упаковку [если они предоставлены грузоотправителем]» (пункт 4 с поправками).

или аналогичного ему документа, выданного грузоотправителю или грузополучателю, доставку груза грузополучателю можно осуществить, потребовав от грузополучателя подписания расписки, удостоверяющей доставку груза, и/или предоставив закладную, с тем чтобы гарантировать перевозчика на случай неправильной доставки. «Предъявление» коносамента не должно быть главной его особенностью, а должно служить подтверждением договора перевозки грузов⁴.

Замечания по статье 1

Не следует ли включить в статью 1 также и определение термина «фрахтователь» и указать, включается ли оно в термин «перевозчик»? Следует отметить, что хотя в пункте 4 статьи 2 указывается, что положения настоящей конвенции не применяются к чартер-партиям, в том же пункте также предусматривается, что, «если коносамент выписывается *во исполнение чартер-партии*, положения Конвенции ПРИМЕНЯЮТСЯ к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиком и держателем коносамента». Если термин «фрахтователь» также будет определен в статье 2, предлагается согласовать это определение с соответствующим определением, если оно будет дано в проекте международного законодательства по морским перевозкам. В случае отсутствия в проекте подобного определения предлагается определить «фрахтователя» как ЛИЦО, НАНИМАЮЩЕЕ ИЛИ ПРИОБРЕТАЮЩЕЕ В ПОЛЬЗОВАНИЕ СУДНО ИЛИ КОРАБЛЬ ИЛИ ИХ ЧАСТЬ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МОРЕМ ИЗ ОДНОГО ПОРТА В ДРУГОЙ С УПЛАТОЙ СТОИМОСТИ ФРАХТОВАНИЯ НА СВОЙ СЧЕТ ИЛИ НА СЧЕТ ДРУГИХ.

Статья 2

Пункт 1

Слово «двух» следует опустить, поскольку перевозка грузов может осуществляться в порты, находящиеся более чем в двух государствах.

Статья 4

Заголовок

В заголовке статьи 4 слово «responsibility» должно быть заменено словом «liability», чтобы привести его в соответствие с общим заголовком части II, в которую входит эта статья.

Статья 5

Пункт 4

Согласно проекту конвенции, перевозчик несет ответственность за потери, вызванные пожаром,

⁴ «„Коносамент“ означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов [предъявителю этого документа] ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЮ. Положение данного документа, предусматривающее, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или приказу или предъявителю, представляет собой подобное обязательство (пункт 6 с поправками).

если истец докажет, что пожар возник в результате небрежности со стороны перевозчика; в соответствии с предлагаемой поправкой он будет нести ответственность в том случае, если не сможет доказать, что он или его агенты предприняли все усилия для предотвращения пожара. По филиппинским законам обычные перевозчики обязаны нести чрезвычайную ответственность, что означает, что они считаются ответственными, если не будет доказано обратное⁵.

Статья 6

Пункт 1

По филиппинским законам все содержащиеся в статье 6 проекта конвенции альтернативные положения, устанавливающие ответственность перевозчика в пределах определенной суммы без каких-либо условий и без согласия грузоотправителя или грузополучателя, являются *недействительными* как противоречащие государственной политике. Так, по рассмотренному на Филиппинах делу «Хикок против Мэкондрей энд К^о» (Сборник судебных решений Филиппин, том 42, стр. 205) Верховный суд Филиппин вынес следующее решение: «В коносаментах часто делаются три вида оговорок: а) оговорка, избавляющая перевозчика от любой и всей ответственности за потерю или повреждение грузов, вызванные его собственной небрежностью; б) оговорка, предусматривающая *безоговорочное ограничение* подобной ответственности взаимно согласованной суммой; с) оговорка, ограничивающая ответственность перевозчика взаимно согласованной суммой при условии, если грузоотправитель не объявит о повышении стоимости и не уплатит более высокую фрахтовую ставку. Первая и вторая оговорки *недействительны*, как противоречащие государственной политике; третья — действительна и подлежит приведению в исполнение». Все «альтернативы» статьи 6 проекта конвенции относятся ко второму роду вышеназванных оговорок и по филиппинским законам недействительны.

Поэтому мы предлагаем следующий текст статьи 6:

«Ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за один килограмм веса брутто потерянного или поврежденного груза или, в случае просрочки, суммой, не превышающей уплаченной или подлежащей уплате (двойной) стоимости фрахтования, если грузоотправитель не объявит о повышении стоимости и не уплатит более высокую ставку стоимости фрахтования на основе объявленной стоимости».

⁵ «В случае пожара перевозчик несет ответственность [при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов], ЕСЛИ ОН НЕ ДОКАЖЕТ, ЧТО ОН, ЕГО СЛУЖАЩИЕ ИЛИ АГЕНТЫ ПРИНЯЛИ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ПОЖАРА» (пункт 4 с поправками).

Это предполагаемое положение соответствует законам и судебной практике Филиппин. В случае же, если оно неприемлемо для Рабочей группы, предлагается принять пункт 5 статьи IV Брюссельской конвенции 1924 года, который гласит:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент».

В действующем в настоящее время Торговом кодексе Филиппин (статья 372) предусматривается: «Цена груза, которую перевозчик обязан выплатить в случае его потери или неправильной погрузки, устанавливается в соответствии с тем, что указывается в коносаменте, причем со стороны грузоотправителя не принимаются никакие доказательства того, что среди объявленного груза находились предметы большей стоимости и деньги».

В действующем в настоящее время Гражданском кодексе Филиппин (статья 2226) также предусматривается: «Заранее оцененными убытками являются согласованные сторонами в договоре убытки, подлежащие выплате в случае его нарушения». Установленные или заранее оцененные убытки, взимаемые согласно закону (или проекту конвенции), не могут рассматриваться как согласованные сторонами.

Пункты, применимые ко всем альтернативам

Положения об эквиваленте в один франк (или, в зависимости от обстоятельств, фунт стерлингов) и его переводе в национальную валюту государства, рассматривающего данное дело, могут быть сохранены в том виде, в каком они приводятся в проекте конвенции.

Статья 13

Пункт 2

В целях согласования положения пункта 2 с пунктом 1 следует включить слова «и меры предосторожности, которые следует принять»⁶.

Пункт 3

То же, что и выше. Предлагается также включить перед словом «опасным» слово «фактиче-

⁶ «Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная об их природе и характере И О МЕРАХ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНЯТЬ. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере И О МЕРАХ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНЯТЬ, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно, вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом» (пункт 2 с поправками).

ски», с тем чтобы до того, как перевозчик получит разрешение на выгрузку, уничтожение или обезвреживание груза, признанного им опасным, его «фактическая» опасность была налицо. Перевозчику с самого начала известен «опасный» груз; поэтому для того, чтобы разрешить перевозчику выгрузить, уничтожить или обезвредить этот груз, он должен *впоследствии* оказаться представляющим «фактическую» опасность для судна и груза; в противном случае подобное положение даст возможность перевозчику действовать произвольно или неблагоприятно⁷.

Статья 15

Пункт 1 j

Должна признаваться также подпись путем факсимиле и т. д., если это допускается *обычаем*⁸.

Пункт 1 k

Слово «фракт» следует заменить словами «стоимость фрахтования», поскольку «фракт» обычно означает перевозимый груз, в то время как «стоимость фрахтования» означает стоимость перевозки «фрахта».

Пункт 1 l

Пункт 1 l можно опустить, поскольку он представляет собой лишь повторение пункта 3 статьи 23. В случае исключения пункта 1 l предлагаемый пункт 1 m может стать пунктом 1 l.

Пункт 1 m

Следует добавить новый подпункт m «Счет-фактура или предполагаемая стоимость груза». Это важно для того, чтобы добиться соответствия с предлагаемой поправкой к статье 6, согласно которой ответственность перевозчика в случае полной утери груза ограничивается стоимостью, указанной грузоотправителем в коносаменте.

Пункт 3

Хотя отсутствие каких-либо необходимых данных в коносаменте не может повлиять на его действительность, все же, чтобы обязать перевозчика выдавать коносамент, включающий все необходимые данные, следует предусмотреть какое-нибудь наказание для перевозчика за то, что он не включил необходимых данных; то есть в случае потери груза он не будет пользоваться предусмотренным

⁷ «Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере и МЕРАХ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ПРИНЯТЬ, становится ФАКТИЧЕСКИ опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место» (пункт 3 с поправками).

⁸ «Подпись перевозчика или лица, действующего от его имени; подпись может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законом или ОБЫЧАЕМ страны, выдавшей коносамент» [пункт 1 j с поправкой].

в статье 6 правом на ограниченную ответственность⁹.

Статья 16

Пункт 4

По причинам, уже изложенным в замечаниях к статье 15, слово «фрахт» следует заменить словами «стоимость фрахтования».

Статья 21

Пункт 3

Последнее предложение пункта 3 следует опустить, поскольку оно может привести к вынесению различными судами договаривающих государств противоречащих решений. Суд, первым получающий юрисдикцию в отношении дела, должен иметь полномочия предусматривать предварительные или защитительные меры.

Статья 25

Пункт 1

Этот пункт следует опустить как противоречащий положениям статьи 23 настоящего проекта конвенции. В случае перевозки грузов морем из одного порта в другой порт, находящийся в другом государстве, положения настоящей конвенции применяются исключительно для того, чтобы избежать коллизии между применяемыми нормами права.

Или же вышеупомянутый пункт 1 можно оставить, если добавить слова «не противоречащих положениям настоящей Конвенции», с тем чтобы пункт 1 гласил:

«1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов, НЕ ПРОТИВОРЕЧАЩИХ ПОЛОЖЕНИЯМ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ».

ФИНЛЯНДИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

А. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Изучив проект конвенции о морской перевозке грузов, принятый Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, соответствующие органы Финляндии рассматривают проект как значительно улучшающий международное законодательство в области морских перевозок. Структура проекта конвенции, а также большинство его положений приемлемы для Финляндии, и поэтому проект явится хорошей основой для дальнейших обсуждений.

⁹ «Отсутствие в коносамента каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента [...], НО ЛИШАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРАВА НА ПРИВИЛЕГИИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В СТАТЬЕ 6» (пункт 3 с поправкой).

Рабочая группа решила, что документ должен представлять собой новую конвенцию. Финляндия с этим полностью согласна. Однако следует подчеркнуть нежелательность того, чтобы конвенция о морской перевозке грузов существовала параллельно со старыми Гаагскими правилами¹. Необходимо поэтому принять все меры к тому, чтобы новая конвенция была приемлема для как можно большего числа государств, с тем чтобы эта конвенция заменила Гаагские правила¹. В этой связи Финляндия считает, что компромиссные решения, содержащиеся в проекте, представляют собой большую ценность.

В. ЗАМЕЧАНИЯ ПО НЕКОТОРЫМ КОНКРЕТНЫМ ВОПРОСАМ

Сфера применения нового проекта конвенции

Статья 1, пункт 5, и статья 4, пункт 2

Сфера применения правил, регулирующих морскую перевозку грузов, изменится, если проект в конечном итоге будет принят. Во-первых, расширение сферы применения произойдет вследствие того, что проект охватывает также те случаи, когда не используется коносамент (статья 1, пункт 5). Во-вторых, период ответственности перевозчика является более длительным, чем раньше: он начинается с момента принятия им груза и заканчивается его сдачей (статья 4, пункт 2). Финские органы считают оба эти изменения полезными.

Ответственность перевозчика

Статья 5

Наиболее важное изменение в проекте по сравнению с существующими правилами касается ответственности перевозчика. Вполне возможно, что преимущества проекта конвенции будут оцениваться в свете этих положений. Проект основан на презумпции вины со стороны перевозчика, и в него не включены какие-либо средства защиты в связи с ошибкой в навигации (статья 5, пункт 1). Перевозчик несет также ответственность в случае пожара, если истец докажет наличие вины или упущения со стороны перевозчика (статья 5, пункт 4). Таким образом, в проекте некоторые риски снимаются с грузоотправителя и перекладываются на перевозчика, что, по крайней мере с точки зрения непрофессионального грузоотправителя, является преимуществом. В целом положения проекта представляются приемлемыми в качестве компромиссного решения. Однако финские органы хотели бы выразить тревогу в связи с одним из аспектов возложения на перевозчика большего бремени. При перевозке груза морем из одной страны в другую грузы, как правило, страхуются грузоотправителем. Перенос риска с грузоотправителя на перевозчика означает на практике, что окончательный риск ложится на страхование ответственности пере-

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

возчика перед третьими лицами, а не на страхование груза, что делается в настоящее время. Это, конечно, может увеличить число исков о возмещении, предъявляемых страховщиками грузов страховщикам ответственности перед третьими лицами, но основной проблемой для Финляндии является тот факт, что в ней не существует системы страхования ответственности перед третьими лицами и, таким образом, большая часть страховых премий при перевозке грузов морем будет выплачиваться иностранным страховщикам.

Пределы ответственности перевозчика

Статья 6

Среди различных систем ответственности, содержащихся в статье 6, Финляндия предпочла бы альтернативу А за ее простоту. Ограничение, основанное на грузовом месте, может привести к неожиданным результатам. Поскольку по-прежнему будут существовать значительные потребности в морском страховании, проблемы, связанные с легкими, но ценными грузами, могут быть решены путем страхования, и поэтому их нет необходимости особо тщательно оговаривать в положениях об ответственности перевозчика. В противном случае финские органы считают пределы, установленные в Брюсселе в 1968 году², достаточными.

Финляндия, однако, хотела бы представить для пересмотра вопрос о единице измерения ответственности. В статье 6 такой единицей является золотой франк, но, учитывая проблемы, связанные с этой единицей, по-видимому, целесообразно изучить, какие возможности может дать в этой связи замена золотого франка специальными правами заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда.

Перевозка живых животных

Статья 1, пункт 4, и статья 5, пункт 5

Финские органы хотели бы сохранить свою позицию в вопросе перевозки живых животных. Было полезно пересмотреть вопрос о том, следует ли включить их в определение «груз» (статья 1, пункт 4).

Перевозка опасных грузов

Статья 13

Финляндия хотела бы подчеркнуть, что в соответствии с правилами ИМКО грузоотправитель всегда обязан маркировать опасные грузы как таковые. Это может быть принято во внимание при редактировании окончательного текста пункта 1 статьи 13.

² Статья 2 Протокола о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

Сроки предъявления претензий и исков

Статья 19

В случае явной потери или повреждения груза грузополучатель должен немедленно уведомить об этом перевозчика (статья 19, пункт 1). Если потери или повреждения являются скрытыми, грузополучатель должен уведомить перевозчика о такой потере или повреждении груза в течение 10 дней (статья 19, пункт 2). Финские органы считают, что эти сроки могут быть недостаточными, в то время как срок в 21 день, указанный в пункте 5 той же статьи, видимо, дает достаточную гарантию грузополучателю в случае задержки в поставке груза.

Юрисдикция

Статья 21

В статье 21 юрисдикция ограничивается лишь договаривающимися государствами. Это может вызвать трудности, в особенности сразу же после вступления конвенции в силу, когда число договаривающихся государств будет относительно небольшим. Не совсем понятно, каким образом может быть передан иск из одного суда в другой в соответствии с пунктом 2 а статьи 21. Финские органы полагают, что такая передача иска не должна влиять на сроки предъявления исков.

ФРАНЦИЯ

[Подлинный текст на французском языке]

Статья 1

а) Пункты 1 и 2

Формулировку пункта 1 можно было бы упростить, руководствуясь формулировкой Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа от 13 декабря 1974 года. При определении перевозчика в пункт 1 нет смысла вводить понятие перевозчика по договору, которого нет в Афинской конвенции. В крайнем случае можно было бы в пункте 2, содержащем определение фактического перевозчика, называть перевозчика (в отличие от фактического перевозчика) перевозчиком по договору. Однако наилучшим решением было бы последовать Афинской конвенции и употребить лишь понятие «перевозчик»:

Пункт 1. «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор о морской перевозке грузов, независимо от того, осуществляется ли перевозка в действительности перевозчиком или фактическим перевозчиком.

Пункт 2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик поручил полностью или частично исполнить договор перевозки грузов.

б) Пункт 3

Определение грузополучателя должно быть дополнено: оно по существу является очень неточным, поскольку не известно, в силу чего или

в каком качестве лицо уполномочено принять груз. Предлагаемый ниже текст основан на более точных положениях французского законодательства (статья 49 декрета 66-1078 от 31 декабря 1966 года о договоре фрахтования и договоре морской перевозки):

Пункт 3. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; таковыми являются: лицо, имя которого указано в именном коносаменте; лицо, представляющее коносамента при прибытии грузов в случае коносамента на предъявителя; последний индоссат в случае ордерного коносамента.

с) Пункт 5

Представляется необходимым дополнить определение договора перевозки, в котором упоминаются лишь грузоотправитель и перевозчик. Грузополучатель должен иметь право ссылаться на договор перевозки, стороной в котором он не является; при отсутствии коносамента, являющегося товарораспорядительным документом, грузополучатель не сможет осуществить права грузоотправителя, за исключением тех случаев, когда он может обратиться к положениям признанного в качестве применимого национального законодательства, наделяющего его этим правом; однако не во всех национальных законодательствах существует подобное положение или такой юридический механизм, как оговорка в отношении третьих лиц, позволяющая признавать за грузополучателем возможность осуществления прав грузоотправителя. Для того чтобы избежать обращения к национальному законодательству, во всяком случае желательно уточнить, если в международной конвенции дается определение договора перевозки, устанавливающего права грузоотправителя и перевозчика, что из этого договора вытекают также и права грузополучателя; подобное уточнение становится необходимым при отсутствии коносамента. Кроме того, следует также уточнить, что в силу договора перевозки перевозчик получает право предъявлять грузополучателю иски, вытекающие из этого договора, в частности об уплате фрахта. В этой связи необходимо дополнить определение, содержащееся в проекте, следующим образом:

Пункт 5. ...В силу этого договора грузополучатель может осуществлять права грузоотправителя и нести его обязанности.

Статья 2

а) Пункт 1

На французском языке в стилистическом отношении было бы лучше опустить приводимое в конце каждого пункта слово «ou», являющееся переводом с английского текста, и добавить перед перечислением слово «soit» (...«lorsque, soit:»).

б) Пункт 4

Формулировка этого пункта дает основания опасаться, что с помощью передаточного индоссамента в пользу уполномоченного агента грузоотправителя положения чартер-партии могут после выдачи коносамента быть признаны неоспоримыми; держателем коносамента не должен быть грузоотправитель или один из его представителей. Таким образом, очевидно, было бы предпочтительнее заменить выражение «держатель коносамента» выражением «третье лицо, являющееся добросовестным держателем».

Статья 5

Пункт 4

Это положение, касающееся пожара, является единственным оставшимся положением из 17 случаев освобождения от ответственности, указанных в пункте 2 статьи 4 Конвенции 1924 года, которые были опущены в проекте ЮНСИТРАЛ. Оно неудовлетворительно и нарушает новую систему ответственности, основанную на общей презумпции вины перевозчика: оно не имеет равнозначных положений в других международных конвенциях о перевозках. Предлагаемая система совершенно неблагоприятна для грузоотправителя, который практически будет не в состоянии установить вину или небрежность перевозчика, его служащих или агентов.

Это положение является результатом политического компромисса и с чисто юридической точки зрения не может быть оправдано и должно быть опущено.

Можно было бы добиться более справедливого компромисса на той же основе, но с возложением на перевозчика обязанности доказать, что судно располагало надлежащими средствами предупреждения пожара и что были приняты все меры с целью избежать его или уменьшить его последствия. В таком случае можно было бы сохранить это положение в следующей формулировке:

Пункт 4. В случае пожара перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало надлежащими средствами его предупреждения и что в ходе пожара он сам, его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы его избежать или уменьшить его последствия, если только истец не докажет вину или небрежность перевозчика, его агентов или служащих.

Статья 6

Двойной метод ограничения ответственности перевозки на основе грузовых мест или единиц отгрузки и на основе веса, аналогичный применяемому в Протоколе 1968 года, представляется более удовлетворительным, чем система расчета ограничения лишь на основе веса (альтернативы А и В). В рамках этой системы представляется предпочтительным сохранить особое ограничение в отношении задержки с поставкой, исчисленное

исходя из суммы фрахта, а не исчислять ограничение ответственности за задержку на той же основе, что и в случае потери или повреждения (альтернатива С). Таким образом, можно было бы сохранить альтернативу D с вариантом X; следовательно, нужно отказаться, с одной стороны, от варианта Y, в котором в отношении ответственности за задержку предусматривается сумма, отличающаяся от суммы, предусмотренной для ответственности за потерю или повреждение, но изменяющаяся в зависимости от ограничения на основе грузового места или на основе веса, и, с другой стороны, от альтернативы E, в которой при сохранении двойной системы предусматривается, что ограничение ответственности, основанное на грузовом месте или другой единице отгрузки, не применяется в том случае, если для объединения грузов используется контейнер или паллет. В отличие от этого в альтернативе D сохраняется положение Протокола 1968 года, согласно которому в этом случае любое грузовое место или единица отгрузки, перечисленные в коносаменте, будут считаться грузовым местом или единицей отгрузки.

Тем не менее, если окажется, что явное большинство выступает за систему ограничения лишь на основе веса, которая применяется в других международных конвенциях о перевозках, то это не вызовет серьезных возражений. Двойная система является предпочтительной, потому что она отражает установленный Протоколом 1968 года компромисс между нынешней системой Конвенции 1924 года, исчисляющей ответственность лишь на основе грузового места или единицы отгрузки, и системой исчисления на основе веса, применяемой в отношении других способов перевозки. Если будет решено сохранить систему исчисления лишь на основе веса, следует избрать альтернативу B, поскольку она предусматривает особое ограничение в случае задержки, исчисляемое исходя из суммы фрахта (или двойной суммы фрахта).

Статья 7

Что касается редакции, то в третьей строке пункта 1 во французском тексте следует опустить «d» перед словами «un retard à la livraison».

Статья 8

В проекте предусматривается отказ в праве на ограничение ответственности в случае намеренной вины или небрежности одного лишь перевозчика, проявившего безответственность или понизившего, что такой ущерб, вероятно, возник бы. Критерий вины, который взят из Гаагского протокола 1925 года, изменившего Варшавскую конвенцию о воздушных перевозках, и который широко признается в других международных транспортных конвенциях, не вызывает возражений. Уже в Протоколе о коносаментах 1968 года (хотя Конвенция 1924 года не содержит каких-либо положений по этому вопросу) предусматривается случай намеренной вины или небрежности слу-

жащего или агента, но лишь в том случае, когда встает вопрос о его ответственности; случай такой же вины перевозчика в нем не предусмотрен. В настоящий проект включено то же положение и, кроме того, предусматривается, что аналогичная вина самого перевозчика лишает его права на освобождение от ответственности. Однако в то же время в ней, в отличие от права воздушных перевозок, не предусматривается, что перевозчик имеет права на ограничение ответственности в случае намеренной вины или небрежности его самого или служащих или агентов.

При отсутствии подобного уточнения, которое представляется необходимым, вина перевозчика в результате намеренных или неосторожных действий становится в значительной мере теоретической. В самом деле, согласно положениям проекта, в случае установления такой вины может быть сделана попытка установить ответственность служащего или агента, и последний не сможет сослаться на освобождение от ответственности; с другой стороны, перевозчик в подобном случае будет безусловно нести ответственность за вину своего служащего или агента, но сможет воспользоваться ограничением ответственности. Это положение является совершенно неудовлетворительным, и предлагается его исправить, используя следующее положение, взятое из воздушного права:

Добавить после слова «перевозчик» слова «или его служащие или агенты, действующие во исполнение своих обязанностей».

Статья 10

Статья в целом

В соответствии с замечаниями по статье 1 относительно определения понятия «перевозчик» в этой статье, а также в ее заглавии следует опустить слова «по договору».

Пункт 3

Положения этого пункта вызывают некоторые возражения. Любое соглашение между грузоотправителем и перевозчиком, возлагающее обязательства, не предусмотренные в конвенции, или увеличивающее ответственность перевозчика, должно сохранить свое действие, даже если перевозка осуществляется фактическим перевозчиком. Можно было бы считать, что фактический перевозчик связан с грузоотправителем обязательствами, взятыми на себя по договору перевозчиком, который должен довести эти обязательства до его сведения, требуя от него осуществления перевозки; в случае если он это не сделает, фактический перевозчик тем не менее будет нести ответственность перед грузоотправителем, но сможет предъявить иск к перевозчику. В самом деле, грузоотправитель заключил договор перевозки с перевозчиком, и для последнего было бы слишком легко не исполнить свои обязательства по договору сверх тех обязательств, которые налагаются конвенцией, поручив осуществление

перевозки фактическому перевозчику, не давшему прямого согласия выполнять эти обязательства. Подобное решение, действенным образом защищающее грузоотправителя, тем не менее было бы строгим в отношении фактического перевозчика.

Кроме того, можно было бы, в случаях когда фактический перевозчик отказывается от выполнения дополнительных обязательств, взятых на себя перевозчиком, прямо предусмотреть, что последний будет по-прежнему нести личную ответственность за выполнение этих обязательств в отношении грузоотправителя и не сможет тогда ссылаться на освобождение от ответственности.

С этой целью в пункте 3 следует добавить следующее предложение:

«3. ...перевозчик будет тем не менее по-прежнему связан обязательствами или отказом, вытекающими из такого специального соглашения, невыполнение которого будет рассматриваться как действие или бездействие перевозчика по смыслу статьи 8».

Статья 11

Статья в целом

То же замечание, что и по предыдущей статье относительно опущения слов «по договору».

Пункт 2

Положение пункта 2 совершенно неприемлемо. Позволяя перевозчику снять с себя ответственность за любой ущерб, причиненный в течение того времени, когда перевозка осуществлялась фактическим перевозчиком, этот пункт сводит на нет все значение статьи 10, в которой устанавливается принцип ответственности перевозчика за всю перевозку, когда осуществление части этой перевозки поручается им фактическому перевозчику. Это принципиальное правило теряет весь свой смысл, поскольку перевозчик может избежать его выполнения, сделав оговорку об обратном, что наносит ущерб интересам грузоотправителя.

Это положение сначала содержалось в проекте в качестве альтернативы, а потом было принято на седьмой сессии Рабочей группы. Представляется необходимым опустить пункт 2 этой статьи, для того чтобы полностью сохранить значение правила статьи 10.

Статья 14

Статья в целом

То же замечание, что и высказанное ранее относительно опущения слов «по договору».

Статья 15

Пункт 1 к (редакционное замечание)

В подпункте *k* следует опустить союз «и», при данном перечислении он совершенно не нужен.

Статья 16

Пункт 3

В пункте 3 прежде всего представляются ненужными слова «включая любого ...грузополучателя»; по существу в случае ордерного коносамента не важно, будет это третье лицо последним индоссантом или нет, или в случае коносамента на предъявителя — будет ли оно предъявителем, требующим поставки грузов. Кроме того, эти слова излишни в случае именного коносамента, поскольку, за исключением того случая, когда он передается в банк, являющийся третьим лицом, с целью получения кредита под документы, этот коносамент не подлежит передаче какому-либо другому лицу для принятия поставки грузов, и грузополучатель, указанный в коносаменте, не может считаться третьим лицом в договоре перевозки, поскольку он может сам воспользоваться им и осуществить права грузоотправителя; если при поставке грузы не отвечают состоянию, описанному в коносаменте, он может сделать оговорки и установить состояние грузов. Если перевозчик может доказать обратное, за ним останется возможность возбудить иск против грузоотправителя, если последний является продавцом грузов в соответствии с договором купли-продажи. В то же время если рассматривать в качестве третьего лица грузополучателя, являющегося стороной в договоре перевозки, поскольку он может осуществлять права грузоотправителя и ссылаться на этот договор в отношении с перевозчиком, то это могло бы способствовать обману и привело бы даже к возникновению ответственности перевозчика по отношению к самому грузоотправителю, если последний является одновременно грузополучателем и если нет возможности доказать обратное.

Таким образом, очевидно, было бы предпочтительно придерживаться более традиционной и ограничительной формулировки, направленной лишь на защиту третьих лиц, в договоре перевозки, каковой является формулировка статьи 1 Протокола 1968 года, изменяющая пункт 4 статьи 3 Конвенции 1924 года: «Однако доказательство противного не допускается в том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, действующей добросовестно».

Статья 17

Пункты 2, 3 и 4

В первой строке пункта 2 французского текста с чисто редакционной точки зрения следует опустить слово «de» перед словом «convention».

По причинам, указанным в связи с пунктом 3 статьи 16, в пунктах 2, 3 и 4 следует опустить слова «включая любого грузополучателя».

Статья 19

Пункт 1

В конце пункта 1 следует опустить слова «если таковой имеется», поскольку не может идти речь

о «перевозочном документе, если таковой имеет-ся». Так как этот документ должен существовать, при его отсутствии нельзя будет предъявить никакой обоснованной претензии в связи с состоянием грузов во время передачи их перевозчику.

Статья 20

Пункт 1

Срок в один год, указанный в настоящей конвенции, по-видимому, следует сохранить; он не вызвал особых трудностей. Он исключает возможность того, что над перевозчиком в течение слишком длительного времени будет висеть угроза судебного разбирательства.

Статья 23

Пункт 1

Было бы предпочтительным включить после упоминания о коносаменте выражение «в любом перевозочном документе», поскольку если применить, как это делается в проекте, выражение «в любом другом документе, подтверждающем договор перевозки», то получится дублирование с договором перевозки, упоминаемым в начале этого перечисления; в отличие от этого, выражение «в любом другом перевозочном документе» охватывает тот случай, когда не был выдан коносамент.

Статья 25

Пункт 2

То же замечание, что и в отношении пункта 1 статьи 2: во французском тексте в конце подпункта *a* заменить взятое из английского текста слово «ou» и добавить перед перечислением слово «soit» («...de ce dommage, soit: ...»).

ЧЕХОСЛОВАКИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

В целом новый проект конвенции о морской перевозке грузов, подготовленный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, может рассматриваться как положительный шаг в направлении выполнения задачи, возложенной на ЮНСИТРАЛ в соответствии с резолюцией Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок от 25 февраля 1971 года. Вызывает удовлетворение тот факт, что Рабочая группа ЮНСИТРАЛ при подготовке проекта конвенции учла рекомендации по пересмотру Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, как об этом указано в резолюции Рабочей группы ЮНКТАД¹.

Поэтому проект конвенции может использоваться в качестве основы для дальнейшего рас-

смотрения вопросов соответствующими органами, такими как пленарная сессия ЮНСИТРАЛ и Рабочая группа ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок в соответствии с повесткой дня следующих заседаний, посвященных данному вопросу.

Следует отметить, что в проекте приводятся некоторые альтернативные решения и что некоторые части текста заключены в квадратные скобки, которые должны быть сняты на более поздней стадии рассмотрения проекта. Однако, очевидно, учтены некоторые принципы, которые согласно резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок рекомендовалось отразить в новом проекте, а именно увеличение периода ответственности перевозчика до периода, в течение которого груз находится в ведении перевозчика или его служащих, агентов или других лиц, действующих в соответствии с инструкциями, данными перевозчиком (статья 4 проекта). Кроме того, следует и далее предпринимать попытки разрешить проблему, касающуюся перевозчиков по договору и фактических перевозчиков.

Не вдаваясь на данной стадии в подробности, сейчас можно сделать следующие замечания:

Статья 1

Следует дать определение слов «морская перевозка», охватывающее перевозку по каналам и другим водным путям, доступным также и для морских судов.

Статья 2

В строке 2 пункта 2 в перечислении после слова «перевозчик» необходимо добавить слова «фактический перевозчик», поскольку в соответствии с определением, данным в пункте 1 статьи 1, слово «перевозчик» должно означать лишь «перевозчик» или «перевозчик по договору».

Статья 5

Бремя доказывания, возлагаемое на истца в пункте 4, представляется крайне тяжелой задачей, если не сказать практически невозможной; кроме того, это противоречит принципу, содержащемуся в пункте 1, поэтому необходимо дальнейшее рассмотрение обоих принципов в целях их согласования.

Статья 6

Число альтернатив ограничения ответственности перевозчика кажется достаточным, чтобы служить основой для их рассмотрения на более поздней стадии. Однако в любом случае проект конвенции должен урегулировать проблемы, связанные с перевозкой товаров в контейнерах, на паллетах или других аналогичных транспортных средствах, в частности вопрос об ответственности перевозчиков в таких случаях.

Статья 9

Ответственность перевозчика за товары, перевозимые на палубе, в соответствии с пунктами 1

¹ См. документ TD/B/C.4/86, приложение I. Резолюция воспроизводится в приложении II к докладу Рабочей группы ЮНСИТРАЛ о ее первой сессии, A/CN.9/55; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год; часть вторая, III.

и 2, то есть в соответствии с соглашением, заключенным с грузоотправителем, обычаями торговли данным видом товаров или законодательными нормами или правилами, не должна отличаться от ответственности перевозчика за товары, перевозимые в трюме. Если в отношении ответственности перевозчика предусмотрены какие-либо исключения, например как единственное следствие перевозки грузов на палубе, то эти исключения должны быть ясно сформулированы.

Статья 10

В пункте 3 должна быть изложена обязанность перевозчика по договору обеспечить, чтобы фактический перевозчик принял на себя обязательства, по крайней мере, в том же объеме, в каком они были взяты на себя перевозчиком по договору.

Следовало бы рассмотреть вопрос о включении в проект конвенции положения о совместной и раздельной ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика в тех случаях, когда невозможно установить, в какой части перевозки, осуществляемой либо перевозчиком по договору либо фактическим перевозчиком, имели место гибель груза или его повреждение или произошла задержка в доставке.

Статья 11

Необходимо пересмотреть взаимосвязь между пунктом 2 данной статьи и пунктом 1 статьи 10.

Статья 15

Среди включенных в проект конвенции конкретных положений в отношении содержания коносамента нельзя опускать ссылку на товары в контейнерах, на паллетах или других аналогичных средствах транспортировки.

Вышеупомянутые замечания нельзя рассматривать как окончательные и охватывающие все проблемы, связанные с проектом конвенции; они будут далее рассмотрены на более поздней стадии подготовки проекта конвенции на соответствующих форумах.

ШВЕЦИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Начиная с того момента, когда ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ впервые проявили инициативу по пересмотру Конвенции 1924 года¹, правительство Швеции с огромным интересом следило за разработкой нового международного режима, регулирующего морские перевозки грузов. Правительство Швеции с большим удовлетворением отмечает, что в результате детального рассмотрения этого вопроса, проведенного в рамках Рабочей

группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, появился проект новой конвенции, которая с точки зрения как содержания, так и структуры соответствует современному международному законодательству в других видах перевозок. Правительство Швеции считает правила, изложенные в данном проекте конвенции, в целом приемлемыми и будет приветствовать принятие на его основе новой международной конвенции.

Правительство Швеции понимает, что данный проект конвенции, охватывающий многие насущные проблемы, является результатом тщательно выработанных компромиссов. Поскольку крайне важно, чтобы после ее принятия данная конвенция могла получить такую же всемирную поддержку, которой в настоящее время пользуется Конвенция 1924 года, следует надеяться, что достигнутая таким образом сбалансированность не будет утрачена в ходе предстоящего обсуждения вышеупомянутого проекта.

КОНКРЕТНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Статья 5

Одним из наиболее важных вопросов, рассматриваемых в данном проекте конвенции, является вопрос о режиме ответственности, установленном, в частности, в статье 5 проекта. С юридической точки зрения эти положения представляют собой несомненный шаг вперед по сравнению с режимом ответственности по Конвенции 1924 года. Обязательный период ответственности увеличен и охватывает весь период, во время которого груз находится в ведении перевозчика, его служащих или агентов. В статье 5 устанавливается система, основанная на презумпции вины, причем перевозчик несет субститутивную ответственность за вину своих служащих и агентов, и в нее не включены предусмотренные Конвенцией 1924 года изъятия, которые являются особенностью морских перевозок. В утвердительном смысле решен неясный в настоящее время вопрос об ответственности перевозчика за задержку в доставке груза. Также устранена нынешняя двусмысленность в отношении ответственности за непригодность судна к плаванию. Можно поставить под сомнение разумность изложенного в пункте 4 статьи 5 правила о бремени доказывания в случае пожара. Однако, по мнению правительства Швеции, эту норму необходимо сохранить, поскольку она является важной частью компромиссного решения.

Ввиду отсутствия точных данных трудно с какой-либо определенностью оценить экономические последствия предлагаемого режима ответственности. Значительная часть компенсации за потерю или повреждение груза, которая до настоящего времени покрывалась страхованием морских грузов, в соответствии с предлагаемой системой будет в конечном счете покрываться страхованием ответственности перед третьими лицами, осуществляемым перевозчиками. Это не делает излишней систему страхования морских грузов. По целому ряду причин грузовладельцы

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанная в Брюсселе 25 августа 1924 года.

будут и впредь покрывать риски путем страхования груза. Однако число регрессных исков страховщиков морских грузов к страховщикам ответственности перед третьими лицами увеличится, что с чисто экономической точки зрения имеет свои недостатки. В результате этого может наблюдаться уменьшение страховых премий за груз и увеличение страховых премий в отношении ответственности перед третьими лицами, что, вероятно, отразится на стоимости фрахта. По подсчетам шведских страховых учреждений, вряд ли можно ожидать, что уменьшение страховых премий за морские перевозки полностью компенсирует увеличение премий по страхованию ответственности перед третьими лицами.

На основании вышесказанного можно предположить, что в результате данного перераспределения рисков будет наблюдаться некоторое увеличение общей суммы транспортных издержек, по крайней мере до тех пор, пока страховые учреждения не приобретут достаточный опыт в связи с новой системой. Однако в этой связи необходимо отметить, что предварительные подсчеты возможного конечного эффекта перераспределения рисков в соответствии с предлагаемым проектом показывают, что увеличение общей суммы транспортных расходов составит не более 0,5—1 процента от суммы фрахта. Следует также упомянуть, что последние исследования, проведенные в Соединенных Штатах в связи с американским импортом и экспортом линейных грузов, показывают, что все издержки, связанные с потерей или повреждением груза (издержки, которые несут грузовладельцы, перевозчики и их страховщики, а также административные расходы, связанные с процедурой регрессных исков), составляют менее 0,5 процента стоимости груза.

Оценив преимущества предлагаемой системы ответственности с юридической точки зрения, а также возможные ее недостатки в экономическом плане и учитывая желательность того, чтобы новая конвенция получила всемирную поддержку, правительство Швеции считает возможным поддержать систему ответственности, изложенную в данном проекте. Помимо этого имеется и другое важное соображение, которое в этой связи необходимо учитывать. В настоящее время международная перевозка грузов во все большей мере осуществляется разными видами транспорта. Путем ликвидации особенностей правового режима, регулирующего в настоящее время морские перевозки, и приведения его в соответствие с правовыми режимами, регулирующими другие способы перевозок, можно проложить путь к созданию унифицированной системы смешанных перевозок грузов.

Статья 6

Последний аспект является важным также и в отношении системы ограничения ответственности, которая излагается в статье 6. Конвенции, регулирующие другие виды перевозок, применяют в отношении потерянного или поврежденного гру-

за концепцию ограничения «за килограмм». В отношении просроченного груза Варшавская конвенция о воздушных перевозках² использует ту же концепцию ограничения «за килограмм», в то время как в железнодорожных и автодорожных конвенциях используется концепция ограничения в зависимости от стоимости перевозки.

Система ограничения, которая исходит из веса потерянного или поврежденного груза, имеет с точки зрения четкости и логичности явные преимущества. Она устраняет существующую двусмысленность, связанную с концепцией «единицы груза», которая до сих пор является причиной большой неопределенности и многочисленных тяжб. К тому же кажется очевидным то обстоятельство, что предельная сумма должна быть одинаковой, независимо от того, упакован ли груз в один большой ящик или в сто маленьких. В силу этих причин, а также с целью увязать новую конвенцию с той системой, которая установлена для других видов перевозок, правительство Швеции поддерживает альтернативу А и, во вторую очередь, альтернативу В статьи 6 проекта.

Предлагается выражать предельную сумму в золотых франках (так называемых франках Пуанкаре). Однако за время, истекшее после окончания работы Рабочей группы, стало очевидным, что уже нецелесообразно выражать предельные суммы в денежных единицах с золотым содержанием. Поэтому правительство Швеции предлагает выражать предельную сумму в специальных правах заимствования, как они определены МВФ. Такое решение было принято в сентябре 1975 года на дипломатической конференции, созванной ИКАО для пересмотра Варшавской конвенции.

Статья 20

В отношении исковой давности (пункт 1 статьи 20) в данном проекте содержатся две альтернативы. Правительство Швеции в принципе является сторонником двухлетнего срока. Опыт показывает, что существующий в настоящее время годовой срок зачастую оказывается слишком коротким для проведения переговоров и судебного разбирательства. Несмотря на то что возможность продления данного срока (сравни пункт 3) существует, грузовладельцы или их страховщики иногда испытывают трудности в получении от перевозчика или его страховщика согласия на продление срока. С другой стороны, весьма ограниченные юридические последствия неоправки уведомления о потере, повреждении или задержке (сравни пункт 1 статьи 19) иногда приводят к злоупотреблениям со стороны грузовладельцев, которые могут не извещать перевозчика о своей претензии вплоть до того момента, когда до истечения срока исковой давности остается всего несколько дней. В силу этих причин правительство Швеции предлагает, чтобы ЮНСИТРАЛ

² Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года.

рассмотрела возможность согласования двухлетнего периода с теми положениями, в которых требуется, чтобы в целях сохранения своего права на предъявление иска перевозчику владелец груза уведомил перевозчика о своей претензии в более короткий срок, когда есть еще возможность установить факты и найти доказательства.

Статья 21

В статье 21, касающейся юрисдикции, предусматривается, что иск может быть предъявлен только в договаривающихся государствах. Это положение, в особенности в первое время, после вступления данной конвенции в силу, вызовет отрицательные последствия, если только не будет установлено очень большое число ратификаций, требуемых для вступления конвенции в силу. Кроме того, в случае предъявления иска в недоговаривающихся государствах это может послужить соблазном для соответствующего суда пренебречь положениями конвенции, если в случае их применения пришлось бы отказаться рассматривать дело, несмотря на то что договор перевозки явно имеет отношение к данному государству (например, место назначения груза находится в данном недоговаривающемся государстве). В силу этих причин правительство Швеции предлагает исключить слово «договаривающиеся» из второй строки пунктов 1, 2 а и 3 соответственно.

ЯПОНИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

В проекте конвенции, подготовленном Рабочей группой ЮНСИТРАЛ, содержатся некоторые новые идеи в области международных морских перевозок грузов. Очевидно, что положения, основывающиеся на таких новых идеях, вызовут изменения не только в праве и практике перевозок, но также и в других областях, связанных с ними; таким образом, этот проект окажет большое воздействие на нынешнюю международную торговлю. Правительство Японии считает, что очень трудно давать замечания по этому проекту, принимая во внимание интересы разных сторон. Эти замечания правительства Японии носят предварительный характер, и рассмотрение проекта необходимо продолжать вплоть до открытия девятой сессии ЮНСИТРАЛ.

Статья 1 (Определения)

Пункт 4

В соответствии с определением «груз», содержащимся в пункте 4, в понятие перевозимого «груза» включены контейнеры, паллеты или подобные предметы, предназначенные для перевозки. Однако это определение не имеет практического значения и не соответствует торговым обычаям. Желательно исключить второе предложение этого пункта или, если этот пункт

должен быть сохранен, изменить его формулировку, с тем чтобы указать, что «груз» включает в себя предметы многократного пользования, предназначенные для перевозки.

В тексте этого же пункта фразы «или когда они упакованы» и «или упаковку» должны быть исключены, поскольку упаковочные материалы, как правило, недолговечны, и ущерб, нанесенный им, не обязательно предполагает нанесение ущерба грузу, упакованному в них. Вероятно, будет достаточно оставить данный вопрос для вынесения решения по нему судом при рассмотрении конкретных случаев.

Статья 2 (Сфера применения)

1) Сфера применения этого проекта конвенции шире, чем сфера применения Брюссельской конвенции 1924 года¹ и Протокола 1968 года². Соответственно, между государствами — участниками одной из этих или более конвенций после вступления их в силу будут возникать споры относительно их применения. Таких споров необходимо избегать и их следует предотвратить путем внесения в окончательный текст статей новой конвенции соответствующих технических положений.

2) Поскольку некоторые так называемые «количественные договоры» по своему характеру подобны чартер-партиям, то к этим «количественным договорам» необходимо относиться таким же образом, как и к чартер-партиям. Поэтому, по-видимому, желательно предусмотреть в пункте 4 соответствующее положение, относящееся к таким видам количественных договоров.

3) Кроме того, было бы полезным и практичным предусмотреть исключение из применения данного проекта конвенции на тот случай, когда коносамент не выписан и грузоотправитель и перевозчик прямо согласились о том, что данная конвенция к их договору не применяется.

Статья 5 (Общие правила)

Пункт 1

1) В принципе правительство Японии вовсе не выступает против принятия системы ответственности перевозчика, установленной в пункте 1 этого проекта статьи, и отмены длинного списка случаев освобождения от ответственности, содержащегося в пункте 2 статьи 4 Брюссельской конвенции. Однако особый характер «риска, опасностей и несчастных случаев на море» все еще существует, а ущерб, наносимый в результате этого, проявляет тенденцию к ро-

¹ Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года.

² Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года.

сту, в то время как методы предотвращения возникновения такого ущерба все еще находятся в стадии разработки.

Такие положения, как пункт 1, вызовут множество споров и судебных дел о возмещении ущерба, возникающего при морской перевозке грузов, и возложат на перевозчика тяжелое бремя как в ходе судебного разбирательства, так и в ходе навигации. Наиболее существенное изменение состоит в том, что расширение ответственности перевозчика приведет к повышению стоимости фрахта в результате повышения стоимости страхования ответственности, которая выше стоимости страхования груза, причем возмещение этих расходов будет возложено на грузоотправителей и потребителей. Это изменение, несомненно, окажет большое воздействие на нынешнюю практику морских перевозок и на систему морского страхования, и в конечном счете потребителям придется оплачивать товары по более высокой цене, которая будет включать в себя ненужные расходы по страхованию ответственности и другие издержки и расходы.

По этой причине подход, принятый в проекте конвенции (в этом отношении), должен подвергнуться тщательному изучению на следующей сессии ЮНСИТРАЛ с той точки зрения, что общую стоимость перевозок лучше сохранять на разумно низком уровне.

Пункт 3

2) Что касается пункта 3, то было бы желательно внести дополнительное положение, в котором бы разъяснялось, что в том случае, когда истец рассматривает груз в качестве утерянного в соответствии с этим положением, он должен оказать перевозчику необходимую помощь при передаче или продаже данного груза по разумной цене или на разумных условиях.

Статья 6 (Пределы ответственности)

Альтернатива В

Альтернатива В более предпочтительна, поскольку единая система ограничения ответственности, основанная на весе, является простой и практичной. В дополнение к этому в отношении ценных грузов, имеющих незначительный вес, было бы желательно принять систему, основанную на объявленной ценности грузов, как это предусмотрено в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции, в котором говорится, что «если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент»³.

³ В соответствующем подпункте пункта 5 статьи 4 говорится следующее:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не являются и не становятся ответственными за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент».

Альтернатива Е

Другой предпочтительной альтернативой является альтернатива Е.

Пункты, применяемые ко всем альтернативам

В пункт 3 необходимо внести положение, разъясняющее формулу конвертирования этого международного стандарта в национальные валюты.

Статья 9 (Палубный груз)

Было бы желательно добавить положение о том, что в тех случаях, когда груз перевозится на палубе надлежащим образом, в соответствии с пунктом 1, перевозчик освобождается от ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке груза, явившихся результатом особых рисков, присущих этому виду перевозки. В этом случае перевозчик будет обязан доказать, что потеря, повреждение или задержка в доставке груза могут быть отнесены к таким рискам.

Статья 12 (Общее правило)

В эту статью необходимо внести дополнительное положение о том, что грузоотправитель будет нести ответственность за потери, повреждения или расходы, понесенные перевозчиком в результате неполучения грузополучателем груза в течение разумного периода времени. Это должно послужить преодолению таких трудностей, как оплата хранения, с которыми встретится перевозчик.

Статья 15 (Содержание коносамента)

Пункты 1 и 3

Безусловных оснований для включения такого длинного списка пунктов в коносамент, как это предусмотрено в пункте 1, не имеется. Связь между пунктами 1 и 3 не совсем ясна.

Вполне достаточно решить вопрос о данных, заносимых в коносамент, в соответствии с торговой практикой.

Статья 16 (Коносаменты: оговорки и доказательственная сила)

Пункт 4

Очень трудно обосновать текст пункта 4. Этот пункт должен быть исключен.

Статья 17 (Гарантии грузоотправителя)

Пункты 3 и 4

Текст пунктов 3 и 4 противоречит давно установившейся и широко признанной торговой практике относительно «гарантийного письма» и затруднит получение грузоотправителями средств для финансирования экспортно-импортной торговли. Поэтому эти пункты должны быть исключены.

*Статья 20 (Исковая давность)**Пункт 1*

1) Более предпочтителен срок исковой давности в один год.

2) Было бы желательно предусмотреть положение о том, что срок исковой давности, установленный в пункте 1, также охватывает ответственность за ошибочную доставку, осуществленную добросовестно заблуждавшимся перевозчиком, в ответ на гарантийное письмо, выданное банком.

Статья 21 (Юрисдикция)

Было бы целесообразно включить в текст этого пункта положение о том, что суд обладает юрисдикцией в одном из вышеперечисленных мест в соответствии с нормами внутреннего права.

Эта поправка направлена на то, чтобы удерживать истца от предъявления иска в каком-либо месте (например, на Аляске), расположенном вдали от места, связанного с элементами договора перевозки (например, Нью-Йорк) в одном и том же договаривающемся государстве.

*Статья 23 (Договорные условия)**Пункты 3 и 4*

Нет необходимости в установлении такого положения, как пункт 3.

Содержащееся в пункте 4 положение, касающееся отсутствия оговорки, упомянутой в пункте 3, не будет иметь какого-либо практического значения. В связи с этим пункты 3 и 4 должны быть исключены.

Статья 24 (Общая авария)

Второе предложение этого проекта статьи, наряду с пунктом 1 статьи 5, должно подвергнуться тщательному пересмотру. Эти положения подорвут основу принципа общей аварии, поскольку они позволяют грузополучателю взыскивать с перевозчика возмещение любой части общей аварии в тех случаях, когда она произошла в результате ошибки в судовождении.

III. Замечания специализированных учреждений**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

[Подлинный текст на английском языке]

В отношении настоящего проекта статей не было сделано никаких конкретных замечаний, но для вашего сведения при сем прилагаются копии четырех протоколов об изменении Варшавской конвенции 1929 года и Конвенции, измененной в Гааге (1955 год) и в городе Гватемала (1971 год), которые были приняты Меж-

дународной конференцией по воздушному праву, проходившей с 3 по 25 сентября 1975 года¹ в Монреале под эгидой ИКАО. Эти документы были приняты большинством более чем в две трети голосов делегатов Конференции, в работе которой принимали участие делегации 67 государств.

Рабочую группу может особенно заинтересовать Монреальский протокол № 4, поскольку он в основном касается воздушной перевозки грузов. Основными особенностями этого документа являются:

a) упрощение документации, позволяющее вместо авиагрузовой накладной использовать «любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке», следовательно, позволяющее использовать электронно-вычислительные машины для обработки данных (статья III);

b) внедрение режима «строгой ответственности» перевозчика при ограниченных возможностях выдвигать возражения (статья IV);

c) предел ответственности за груз не был расширен; однако данный предел выражается не золотой оговоркой, а единицами «специального права заимствования» Международного валютного фонда; тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда, могут заявить, что при судебном разбирательстве на их территории пределы ответственности будут выражаться традиционными франками Пуанкаре, состоящими из 65,5 миллиграмма золота 900 пробы в тысячном исчислении (статья VII).

Выдержка из Монреальского протокола № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года.
НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
СЧИТАЯ желательным изменить Конвенцию...
СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

ГЛАВА I**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ***Статья I*

...

Статья II

...

Статья III

В главе II Конвенции —

¹ Полные тексты протоколов можно найти в следующих изданиях ИКАО: в Протоколе об изменении Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года. Подписан в городе Гватемала 8 марта 1971 года. ИКАО, 1971 год, Дос. 8932. Дополнительный протокол № 1..., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Дос. 9145. Дополнительный протокол № 2..., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Дос. 9146. Дополнительный протокол № 3..., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Дос. 9147. Монреальский протокол № 4..., подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года. ИКАО, 1975 год, Дос. 9148.

раздел III (статьи 5—16) исключается и заменяется следующим текстом:

«Раздел III.— Документация, относящаяся к грузу

Статья 5

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной с согласия отправителя могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик по просьбе отправителя выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

3. Невозможность использования в пунктах транзита и назначения других средств, сохраняющих запись о перевозке, указанных в пункте 2 настоящей статьи, не дает права перевозчику отказаться принять груз к перевозке.

Статья 6

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку «для получателя» и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом.

4. Если по просьбе отправителя авиагрузовую накладную составляет перевозчик, он рассматривается до доказательства противного как действующий от имени отправителя.

Статьи 7—16

Статья IV

Статья 18 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Статья 18

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

3. Однако перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что уничтожение, утери или повреждение груза произошли исключительно в результате одного или нескольких следующих обстоятельств:

- a) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или представителей;
- c) акта войны или вооруженного конфликта;
- d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

4. Воздушная перевозка по смыслу предыдущих пунктов настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место в аэропорту, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэропорта.

5. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воз-

душной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки».

Статьи V—VI

Статья VII

В статье 22 Конвенции:

- a) в пункте 2 а слова «и грузов» исключаются.
- b) после подпункта а пункта 2 вставить следующий подпункт:

«b) При перевозке груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц «специального права заимствования» за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке».

- c) подпункт b пункта 2 становится подпунктом с пункта 2.

- d) после пункта 5 добавляется следующий пункт:

«6. Суммы, указанные в единицах «специального права заимствования» в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к единице «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в единицах «специального права заимствования» на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах «специального права заимствования» Высокой Договаривающейся Стороны, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах «специального права заимствования» Высокой Договаривающейся Стороны, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этой Высокой

Договаривающейся Стороной.

Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволит применять положения пункта 2 b статьи 22, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории устанавливается в сумме двести пятьдесят валютных единиц за килограмм. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанная сумма может быть переведена в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод такой суммы в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства».

Статьи VIII—XXV

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные Представители подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО В МОНРЕАЛЕ двадцать пятого дня сентября месяца одна тысяча девятьсот семьдесят пятого года на русском, английском, испанском и французском языках, причем все четыре текста являются аутентичными. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Варшавская конвенция от 12 октября 1929 года, будет считаться основным.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА

[Подлинный текст на английском языке]

По мнению МОТ, статьи 5 и 7 проекта конвенции в их сочетании предусматривают защиту служащих и агентов перевозчика, которую в отношении конвенций такого рода МОТ всегда стремилась обеспечить.

**IV. Замечания других
межправительственных организаций****ЦЕНТРАЛЬНОЕ БЮРО МЕЖДУНАРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК***[Подлинный текст на французском языке]***А. ЗАМЕЧАНИЯ ПО СУЩЕСТВУ****Статья 5, пункт 1**

Мы предлагаем сформулировать эти положения следующим образом:

«1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом потери или повреждения груза, если обстоятельства, приведшие к потере или повреждению, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4; он несет также ответственность за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке груза.

Перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать потери, повреждения или расходов».

Основания

Нам представляется по меньшей мере бесполезным связывать априори ответственность перевозчика за задержку с условием, что «обстоятельства, приведшие к задержке в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4».

С одной стороны, лицу, заявляющему об ответственности перевозчика за задержку, может быть трудно доказать конкретно, какие обстоятельства вызвали задержку, поскольку оно не может контролировать процесс перевозки; с другой стороны, если задержка была вызвана обстоятельствами, имевшими место до принятия перевозчиком на себя ответственности за груз, перевозчику легко будет доказать, что он сам, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать потери, повреждения или расходов, вызванных задержкой.

Кроме того, в Варшавской конвенции, которая в определенной мере послужила моделью для разработки рассматриваемых положений, основная норма, касающаяся ответственности перевозчика за задержку, также не предусматривает условия, о котором идет речь в пункте 1 статьи 5 проекта.

Было бы предпочтительно разработать, с одной стороны, отдельную статью, касающуюся ответственности перевозчика, и, с другой стороны, другую статью, определяющую условия, при которых перевозчик может снять с себя ответственность.

Статья 5

Мы предлагаем включить нижеследующее положение как пункт 2 (новый):

«Когда доказано, что потеря или повреждение груза произошли во время перевозки или имела место задержка в доставке, считается, до тех пор пока не будет доказано обратное, что обстоятельства, повлекшие за собой потерю, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4».

Если будет принято наше предложение относительно вышеприведенного пункта 1 статьи 5, этот текст может быть ограничен случаями потери и повреждения и должен гласить следующее:

«Когда доказано, что потеря или повреждение груза произошли во время перевозки, считается, до тех пор пока не будет доказано обратное, что обстоятельства, повлекшие за собой потерю или повреждение, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4».

Основания

Согласно общему правилу доказывания *asserenti incumbit probatio*, лицо, заявляющее об ответственности перевозчика, то есть лицо, имеющее право предъявить иск, должно доказывать не только то, что во время перевозки имели место потеря, повреждение или задержка, но также и то, что обстоятельства, повлекшие за собой потерю, ущерб или задержку, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4.

Хотя лицо, имеющее право предъявить иск, не может контролировать процесс перевозки и, как правило, ему неизвестны обстоятельства, вызвавшие потерю, ущерб или задержку, доказывание указанных фактов не представит для него значительной трудности, если он сможет доказать, что потеря, ущерб или задержка произошли во время перевозки; фактически, чаще всего случается, что причиняющие ущерб обстоятельства и их последствия (то есть потеря, повреждение или задержка) происходят одновременно.

В более редких случаях, когда такое совпадение не вытекает очевидным образом из обстоятельств дела, перед лицом, имеющим право предъявить иск, могут стоять серьезные трудности с доказыванием; поэтому представляется более справедливым предусмотреть презумпцию,

возлагающую на перевозчика, который гораздо лучше осведомлен о течении перевозки, бремя доказывания того, что обстоятельства, повлекшие за собой ущерб или задержку, не имели места во время перевозки. Например, когда животные погибают от отравления во время перевозки, было бы несправедливо обязывать лицо, имеющее право предъявить иск, доказывать, что отравление имело место во время перевозки, а не до сдачи животных для перевозки.

Статья 6

Мы предлагаем принять в принципе альтернативу В; однако положение, содержащееся в подпункте *b* пункта 1, следует дополнить следующим образом:

«*b*) ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает в случаях потери или повреждения помимо того, который предусмотрен в подпункте *a*, двойной суммы фрахта».

Основания

Представляется уместным предусмотреть в принципе особый (и в общем более низкий) предел возмещения в случае повреждения, вызванного задержкой, учитывая, что от перевозчика можно требовать больше старания с целью сохранить груз в хорошем состоянии, нежели с целью соблюдения срока доставки. Тем не менее этот аргумент представляется менее уместным в случае перевозки скоропортящихся продовольственных товаров.

Текст положения, содержащегося в подпункте *a* пункта 1 альтернативы В, производит впечатление, что предусмотренный в нем предел возмещения применим даже в тех случаях, когда потеря или повреждение были вызваны задержкой в доставке. Если у нас правильные сведения, таково было намерение Рабочей группы. Однако текст подпункта *b* может быть истолкован таким образом, что предусмотренный в нем предел применяется к любым потере или повреждению, вызванным задержкой.

Предлагаемая редакция позволила бы избежать споров по этому весьма важному вопросу.

Кроме того, принятие альтернативы В способствовало бы определенному согласованию с конвенциями КППГ и КДППГ.

Статья 20, пункт 1

Мы предлагаем предусмотреть срок в один год.

Основания

Срок в один год представляется тем более достаточным, что в пункте 3 настоящей статьи предусматривается возможность продления этого срока.

Кроме того, принятие срока в один год способствовало бы большему единообразию зако-

нодательства в области перевозок различными видами транспорта (общая исковая давность согласно КППГ и КДППГ равна одному году).

В. ЗАМЕЧАНИЯ РЕДАКЦИОННОГО ХАРАКТЕРА

Статья 1, пункт 4

Во французском варианте слова «une unité de transport similaire» следует заменить словами «un engin de transport similaire».

Основания

Предлагаемое выражение более соответствует английскому выражению «similar article of transport»; кроме того, в статье 6 проекта во французском тексте вариантов С, D и E английские слова «similar article of transport» были переведены словом «engin» (разумеется, даже в этих текстах было бы предпочтительнее говорить об *engins de transport*).

Статья 4, пункт 2 b

Нам представляется желательным заменить слова «aux usages particuliers à ce commerce» словами «aux usages particuliers au commerce considéré».

Основания

Предлагаемый текст более соответствует английскому тексту; кроме того, неясно, на что указывает слово «се» в нынешнем тексте.

Статья 5, пункт 1

a) Слово «*dommage*» следует заменить словом «*avarie*».

Основания

Во всех других конвенциях, относящихся к перевозкам, говорится об ответственности перевозчика за потерю и *avarie*:

КППГ, статья 27, пункт 1;

КДППГ, статья 17, пункт 1;

Варшавская конвенция, статья 18, пункт 1.

Во французском торговом кодексе, статья 105, также используется это выражение.

Слово «*avarie*» содержится также в пункте 2 статьи 11 проекта конвенции.

Если это предложение будет принято, необходимо будет изменить и все аналогичные тексты.

b) Слово «*préjudice*» следует заменить словами «*la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison*».

Основания

В английском тексте в этом месте употребляются слова «*loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery*». Предлагаемый перевод точно соответствует терминам, использованным в английском тексте.

Мы полагаем также, что задержку в доставке нельзя рассматривать заранее как ущерб: она может повлечь за собой ущерб, но не всегда.

В английском тексте четко разделяются три понятия:

обстоятельства, вызвавшие потерю, повреждение или задержку в доставке,

потеря, повреждение или задержка в доставке,

потеря, повреждение или расходы, причиненные потерей, повреждением или задержкой в доставке,

и мы не видим основательных причин для того, чтобы не передать эти понятия во французском тексте точно в том виде, в каком они употреблены в английском тексте.

Статья 5, пункт 4

Мы предлагаем следующую редакцию:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность только в том случае, если истец...»

Основания

Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный пожаром, в любом случае предусматривается общим правилом, предусмотренным в пункте 1 этой статьи; в предлагаемой редакции резче подчеркивается, что в данном случае речь идет об исключении из общего правила.

Статья 5, пункт 5

Конец этого пункта неточно передает английский текст; поэтому его следует дополнить следующим образом:

«...Il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins qu'il n'y ait preuve que la perte, le dommage ou le retard résulte, totalement ou partiellement, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires».

Статья 5, пункт 7

Слово «*préjudice*» во французском тексте следует заменить в трех местах словами «*la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison*».

Основания

В английском тексте трижды употребляется выражение «*loss, damage or delay in delivery*», и предлагаемый текст точно соответствует этому английскому тексту; было бы желательно употреблять единую терминологию во французском и английском тексте; кроме того, задержка в доставке не всегда влечет за собой ущерб (см. также наше замечание, касающееся пункта 1 b статьи 5).

Статья 6, альтернатива B

Пункт 1 a во французском варианте представляется более полным, нежели английский текст;

по нашему мнению, английский текст следует дополнить следующим образом:

«a) The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from loss or damage to the goods according...*».

Статья 7

Французский текст пункта 1 следует дополнить следующим образом:

«1. Les exonérations et limitations de la responsabilité prévues...».

Основания

Приведение в соответствие с английским текстом, который является более полным.

Статья 8

Мы предлагаем заменить в трех местах слово «*dommage*» словом «*préjudice*».

Кроме того, нам представляется уместным использовать в английском тексте выражение «*loss, damage or expense*» вместо слова «*damage*».

Эти изменения представляются нам необходимыми для соблюдения единства терминологии во всей конвенции.

Статья 9, пункт 1

Мы предлагаем сформулировать конец этого пункта следующим образом:

«...aux usages particuliers au commerce considéré ou aux règlements en vigueur».

Основания

Предлагаемый текст более соответствует английскому тексту; кроме того, неясно, на что указывает слово «се» в нынешнем тексте.

Статья 13, пункт 1

Слова «*leur caractère dangereux*» следует заменить словами «*la nature du danger*».

Основания

Предлагаемый текст более соответствует английскому тексту, который представляется более правильным.

Статья 15, пункт 1

Мы предлагаем следующую формулировку для вводной части предложения:

«1. Le connaissement doit contenir *notamment* les indications suivantes:».

Основания

Предлагаемая редакция представляется нам более гибкой.

Статья 15, пункт 1 f

Мы предлагаем следующую редакцию:

«f) le port de chargement en vertu du contrat

de transport et la date de prise en charge des marchandises *par le transporteur* au port de chargement».

Основания

Приведение в соответствие с английским текстом.

Статья 16, пункт 1

a) Слово «d'unité» следует заменить словами «de pièces».

Основания

Приведение в соответствие с терминологией статьи 15, пункт 1 а.

b) Мы предлагаем привести французский текст в соответствие с английским следующим образом:

«...prise en charge ou mise à bord, lorsqu'un connaissement embarqué a été délivré, ou qu'il n'a pas eu les moyens...».

Статья 17, пункты 1, 2 и 4

Слова «de toutes pertes, dommages ou dépenses» следует заменить словами «de tout préjudice».

Основания

Соблюсти единую терминологию во всей конвенции (см., в частности, текст статьи 5, пункт 1).

Статья 21, пункт 2 b

Мы предлагаем следующую редакцию:

«Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si la garantie est suffisante *ainsi que sur toutes questions relatives à la garantie*».

Основания

Французский текст неточно передает английский текст.

V. Замечания других международных организаций

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА ПО СУДОХОДСТВУ

[Подлинный текст на английском языке]

ПРЕАМБУЛА

Предлагаемый пересмотр окажет воздействие на целый ряд областей.

A. Область экономики

То, что предлагается, является существенным расширением ответственности перевозчика, которое фактически означает перенесение ответственности со страховщика груза на страховщика ответственности перевозчика. При изучении последствий такого перенесения, а также его воздействия на международные страховые сделки следует принимать во внимание крите-

рий расходов. Возложение большей ответственности на перевозчика повлечет за собой увеличение его расходов и, в конечном счете, повышение фрахтовых ставок. Из всех предпринятых исследований вполне очевидно, что ожидать пропорционального снижения расходов по страхованию грузов не следует. В этой связи можно сослаться на проведенное секретариатом ЮНКТАД исследование по страхованию морских грузов, документ TD/B/C.3/120 от 9 мая 1975 года, и в особенности на пункт 176 (часть первая, глава 8):

«Последнее, но не менее важное,— возложение на перевозчиков обязанности осуществлять полное страхование груза от потери или повреждения с учетом того, что большинство судовладельцев происходит из небольшого числа развитых стран с рыночной экономикой, повлечет за собой дальнейшее сосредоточение дела страхования морских грузов в руках страховых рынков соответствующих развитых стран. Это нанесет ущерб возникающим страховым рынкам развивающихся стран и будет со всей очевидностью противоречить рекомендациям 42/III, принятым на третьей Конференции (Сантьяго, май 1972 года), согласно статье 1 которых развивающиеся страны должны предпринять шаги, с тем чтобы предоставить возможность своим внутренним страховым рынкам заключать на этих рынках с учетом своих национальных экономических интересов, а также интересов в области страхования, страховые сделки, произведенные в результате их экономической деятельности, *включая их внешнюю торговлю*, в такой степени, в какой это технически осуществимо».

Отмена положений, оправдывающих обстоятельства в случае пожара и ошибки в судовождении, и конкретное установление ответственности за задержку в доставке груза наряду с перенесением бремени доказывания создадут ситуацию, приближающуюся к полной ответственности. Все исследования показывают, что это неэкономично и нежелательно. Это также будет не просто препятствовать тенденции развития местных страховых рынков, а фактически изменить ее на противоположную, поскольку передаваемый перевозчикам груз будет страховаться главным образом на традиционных международных рынках.

B. Область права

В этом подробном комментарии будет приведен целый ряд случаев, из которых станет ясно, что новый пересмотр повлечет за собой возникновение длительного и дорогостоящего судебного процесса. Он поставит на повестку дня нерешенные вопросы права, а также чрезвычайно трудные вопросы доказывания, которые воспрепятствуют достижению целей упрощения и ясности. Данный пересмотр может быть оправдан лишь тогда, когда будет доказано, что в резуль-

тате такого пересмотра могут быть достигнуты существенные экономические выгоды.

С. Практические трудности

В ряде примеров перевозчики видят практические причины того, почему будет трудно осуществить на практике новые нормы и почему они вызовут ограничения на введение новшеств в коммерческую документацию, что, в свою очередь, нанесет вред делу развития более эффективного транспортного обслуживания.

Следует признать, что конвенция такого рода, возможно, будет оказывать в течение многих лет существенное воздействие на документацию.

Статья 1

Пункт 4¹

Это определение включает в себя живых животных в качестве товаров, несмотря на то что они специально исключены из списка товаров по Конвенции 1924 года. Перевозчики могут вполне отказаться перевозить животных, если только им не будет разрешено это делать по условиям какого-либо конкретного договора. Следует рассмотреть следующие моменты:

1. Контроль над животными зачастую находится в руках сопровождающего лица.

2. Существуют особые риски, особенно в отношении ухода, который следует осуществлять за чрезвычайно ценными животными, например, специальное питание и вода. Нельзя предвидеть поведение животных в условиях переполненного корабля.

3. Почти полностью исключена вероятность того, что невинноватая третья сторона понесет убытки, поскольку посредством индоссирования коносамента право собственности если и будет переноситься, то в исключительно редких случаях.

4. Доказать, что животные получали надлежащий уход, очень трудно. Специальные помещения для хранения трупов отсутствуют.

5. Заставить грузоотправителя практически застраховать эти риски на перевозчика — значит прибегнуть к наихудшему экономическому методу. Это также будет означать, что все животные будут застрахованы именно таким образом, независимо от того, желает этого грузоотправитель или нет. В некоторых случаях грузоотправитель, возможно, предпочтут отправлять груз незастрахованным, поскольку стоимость страхования каким-либо методом, возможно, экономически неоправдана.

Для того чтобы избежать какого-либо дублирования Афинской конвенции, необходимо

¹ Соответствующие положения см. статью 1 с Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (здесь и далее упоминается как «Брюссельская конвенция 1924 года» или «Конвенция 1924 года»).

исключить положения, касающиеся багажа пассажиров. Поэтому первая фраза должна читаться следующим образом: «Груз означает любой вид грузов, за исключением живых животных и багажа пассажиров, ответственность за которые регулируется в соответствии с Афинской конвенцией о морской перевозке пассажиров и багажа, подписанной в Афинах 13 декабря 1974 года».

Пункт 5²

По-видимому, не оправдано включение договоров, которые заключаются заочно на открытом рынке, где грузоотправитель находится по крайней мере в таком же положении, что и перевозчик. Перевозка таких грузов, как личные вещи, поддержанные автомобили, экспериментальные грузы и транспортные средства, не осуществляется по условиям Гаагских правил.

В таких случаях стоимость груза носит субъективный характер или, другими словами, трудно поддается определению, тем самым делая установление страховых ставок настолько трудным делом, что платежи всегда будут содержать значительный элемент неопределенности. Такую неопределенность грузоотправитель может устранять сам.

Существуют также некоторые сомнения относительно того, включены ли договоры о перевозках крупных партий грузов.

Мы рекомендуем исключить эти категории. Это может быть осуществлено в соответствии с предложением по статье 2.

Статья 2

а) Статья в целом³

Последствием принятия этой статьи будет значительное сокращение числа случаев, когда генеральный груз, перевозимый в соответствии с коносаментом, будет перевозиться иначе, чем по типу коносамента Гаагских правил. Перевозчики в принципе готовы следовать условиям Гаагских правил, когда коносамент является соответствующим документом, однако его применение во всех договорах морской перевозки грузов, по-видимому, повлечет за собой ненужные ограничения на введение новшеств в торговлю. Неверно предполагать, что грузоотправитель во всех случаях нуждается в защите и желает ее.

Например, перевозки крупных партий грузов, экспериментальных грузов и товаров, не пред-

² Сделанные в отношении этого пункта замечания применимы также к статье 2 проекта конвенции о морской перевозке грузов. Соответствующие положения см. статьи 1 b и 6 Брюссельской конвенции 1924 года.

³ Соответствующие положения см. статью 10 Брюссельской конвенции 1924 года и статью 5 Протокола от 23 февраля 1968 года о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (здесь и далее упоминается как Брюссельский протокол 1968 года).

ставляющих коммерческой ценности, осуществляются без учета Гаагских правил, что создает преимущества для всех заинтересованных сторон. Поэтому мы рекомендуем восстановить в данном тексте следующие пункты:

«Если коносамент или подобный ему документ, удостоверяющий право собственности, не выдан, то стороны могут намеренно согласиться с тем, что положения данной Конвенции не применяются при условии, что выдан удостоверяющий договор документ и что заявление о согласии индоссировано на таком документе и подписано грузоотправителем.

В целях этой статьи договоры о перевозке определенного количества товаров в течение определенного периода времени считаются чартер-партиями».

b) Пункт 4⁴

Настоятельно необходимо поставить слова «не являющимся фрахтователем» в конец пункта 4 статьи 2, с тем чтобы устранить какую-либо неопределенность в тех случаях, когда форма коносамента используется в качестве расписки по чартер-партии.

Статья 4

Пункт 1⁵

Эта статья существенно расширяет пределы ответственности перевозчика. В соответствии со старыми нормами перевозчик нес ответственность с момента погрузки груза на корабль до момента его разгрузки. Сейчас же он будет обязан нести ответственность с момента принятия им груза до момента сдачи им груза. Последствием этого будет по существу превращение страхователя груза в страхователя ответственности судна. В результате этого, несомненно, возникает состояние неопределенности, а в будущем ведение судебного процесса станет значительно более дорогостоящим. Из этого никоим образом не вытекает, что все судебные дела, ведущиеся в различных странах, дадут один и тот же результат, и предусмотрительный владелец груза, по всей вероятности, будет вынужден осуществлять страхование, как если бы ныне существующие нормы остались в силе. В результате груз будет дважды застрахован на значительную часть времени перевозки, что, несомненно, увеличит расходы.

Пункт 2

В большинстве случаев судовладелец, «приняв груз», не является лицом, «в ведении которого находится данный груз». Он вполне может быть вынужден передать данный груз портовым властям или администрации складов в порту погрузки или в каком-либо промежуточном пор-

ту, и его ответственность за охрану или контроль будет прекращена.

Это является еще одним примером того, что осуществление страхования будет изъято из ведения традиционного страхователя груза и возложено на судовладельца, чьи общие риски возрастут. Это приведет к повышению стоимости страховки для перевозчика, что в конечном счете выразится в повышении фрахтовых ставок. Следует также отметить, что это возложит ответственность на перевозчика в тех случаях, когда он не осуществляет контроля и когда, следовательно, возложение на него дополнительной ответственности не будет способствовать выполнению им своих обязанностей.

Вероятность возникновения споров может быть снижена путем такого же ясного определения понятия «принятие груза», как и понятия «доставка». Поэтому первое предложение пункта 2 статьи 4 необходимо видоизменить следующим образом:

«Для целей пункта 1 считается, при отсутствии доказательств обратного, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им этого груза под свою охрану в пределах территории порта до момента сдачи им груза:

a) путем его передачи... и т. д.».

Статья 5

Пункты 1, 2 и 4⁶

Бремя доказывания возложено на перевозчика, с тем чтобы он доказал, что он принял все меры, которые разумно требовать во избежание таких обстоятельств и их последствий.

Перевозчики могут согласиться с тем, что некоторое усиление бремени доказывания может быть оправдано в тех случаях, когда причина в основном известна самому перевозчику. Однако предлагаемая формулировка является слишком суровой и ведет к новому виду ответственности, приближающемуся к полной ответственности.

Ограниченная возможность ссылки на пожар остается (см. пункт 4 статьи 5 проекта конвенции), однако ошибка в судовождении или вина в управлении не могут больше рассматриваться в качестве оправдания для судовладельцев. Повторяем снова, что это в значительной степени будет связано с вопросом перенесения бремени страхования.

Интересы грузоотправителя соблюдаются посредством возложения на судовладельца достаточной ответственности, с тем чтобы гарантировать, чтобы он действовал со всей ответственностью в отношении груза. В случае возникновения пожара и ошибки в судовождении это

⁴ Соответствующие положения см. статьи 5 и 6 Брюссельской конвенции 1924 года.

⁵ Соответствующие положения см. статью 1 е Брюссельской конвенции 1924 года.

⁶ Соответствующие положения см. статьи 3 и 4 Брюссельской конвенции 1924 года.

положение в достаточной степени обеспечивает собственными интересами перевозчика. Если бремя доказывания, возложенное на него, не влечет за собой выполнения им своих обязанностей лучшим образом, а концентрирует риск до такой степени, когда страхование становится трудно осуществимым и очень дорогостоящим делом, то этим ничего не будет достигнуто, и увеличатся расходы мировой торговли. Целый ряд неопределенных факторов делают по существу невозможным количественное определение этого увеличения на международном уровне. Можно лишь сказать, что наличие этих неопределенных факторов неизбежно ведет к установлению более высоких ставок.

Следует отметить, что грузоотправители, перевозчики и страховщики выступают против этого положения.

Комиссии следует тщательно изучить экономические аспекты этих изменений и убедиться в том, что предлагаемые изменения не вызовут повышения фрахтовых ставок при небольшом компенсирующем сокращении страхового вознаграждения за груз или вовсе без такового. Если Комиссия не сможет убедиться таким образом, то предусмотренные Конвенцией 1924 года методы защиты должны применяться в такой степени, в какой это необходимо для того, чтобы избежать такого рода опасности.

Для того чтобы установить понятие «приведение судна в мореходное состояние», понадобилось несколько десятилетий ведения судебного процесса, а эти слова все еще толкуются по-разному в различных правовых системах. Лишь юристы не отнесутся с опасением к судебному процессу, который понадобится провести, для того чтобы установить понятие «все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий».

Рекомендуется заменить положения пунктов 1 и 2 статьи 5 следующими положениями:

«Статья 5, пункт 1. Перевозчик несет ответственность за потерю, повреждение или расходы, возникшие в результате потери или повреждения груза, если обстоятельства, приведшие к потере или повреждению, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, и возникли в результате небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

Презумпция небрежности перевозчика или его служащих, или агентов будет сохраняться до тех пор, пока не будет доказано обратное, если повреждение или потери возникли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или неисправностью корабля».

«Статья 5, пункт 2. Независимо от положений пункта 1 этой статьи, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждение или расходы, являющиеся результатом какой-либо небрежности или ошибки в управлении

судном, или результатом пожара, до тех пор, пока не будет доказано, что обстоятельства, приведшие к таким потерям или повреждениям, или расходам, возникли в результате действительной ошибки или при осведомленности об этом перевозчика».

Пункт 3

Груз, местонахождение которого известно, иногда не может быть доставлен в течение 60 дней. Рекомендуется к тексту данного пункта добавить следующее предложение: «Если по истечении 60 дней перевозчик может указать местонахождение груза, то правомочное лицо может считать груз потерянным лишь после истечения еще одного 60-дневного периода».

Пункт 5

Если поправка к пункту 4 статьи 1 не будет принята, то будет все же необходимо изменить формулировку пункта 5 статьи 5, с тем чтобы устранить целый ряд неясностей. Предлагается следующий текст:

«Перевозчик освобождается от ответственности за живых животных, если потеря или повреждение являются результатом:

- a) выполнения специальных инструкций, данных грузоотправителем, или их отсутствия;
- b) особых рисков, связанных с перевозкой животных. При отсутствии доказательств обратного предполагается, что любые потери или повреждения возникли в результате этих особых рисков».

Пункт 6⁷

Ссылка на благоразумие приемлема лишь по отношению к мерам, принятым во избежание таких обстоятельств или их последствий. Если задержка в доставке груза явилась результатом отклонения корабля от своего курса, для того чтобы доставить на сушу раненого моряка, жизни которого не угрожает опасность, но который нуждается в безотлагательной медицинской помощи, то перевозчик не освобождается от ответственности в соответствии с этой статьей. Если же перевозчик не изменит курс в данном случае, то по многим системам права он будет нести ответственность за отказ в медицинской помощи и подвергнется критике с точки зрения гуманности.

По-видимому, положениями этой статьи не охватываются разумные меры, принимаемые для того, чтобы избежать таких обстоятельств, которые предусмотрительно предполагаются заранее.

Задержка, приведшая к физическому повреждению груза, может быть вызвана производственными причинами. Если к данному аргументу отнестись с моральной точки зрения, то ни перевозчик, ни грузоотправитель обычно не не-

⁷ Соответствующие положения см. статью 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года.

сут ответственности. (Интересное, но дорогостоящее дело может вестись по вопросу о том, принял ли перевозчик все разумные меры для того, чтобы избежать забастовки моряков.) Если же к данному аргументу отнестись с практической точки зрения, то ответственность за задержку будет еще одним примером непрактичного расширения ответственности судовладельцев, что приводит к большим затратам.

Поэтому мы рекомендуем, чтобы текст пункта 6 статьи 5 был изменен следующим образом:

«Перевозчик не несет ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке груза, явившихся результатом:

- a) мер по спасанию или сохранению здоровья,
- b) разумных мер по спасанию имущества на море,
- c) трудовых споров».

Статья 6⁸

Окончательных замечаний нельзя сделать до тех пор, пока не будут известны окончательные предложения. Однако могут быть сделаны следующие заявления общего характера:

1. Данный вопрос должен решаться на основе чисто практических соображений. По Конвенции 1924 года грузоотправитель имеет право заявлять о более высокой стоимости груза, в ответ на что перевозчик может требовать установления более высокой фрахтовой ставки. Это право редко использовалось, поскольку фрахтовые ставки, устанавливаемые перевозчиками, были выше, чем можно было получить от страховщиков груза. (Бортовые риски составляют лишь часть всех рисков страховщика груза, ответственность же перевозчика почти полностью охватывает все эти риски.) Если налагается большее ограничение, то и пределы страхования ответственности перевозчика будут большими. Опыт в области морского страхования говорит о том, что это более дорогостоящий путь приобретения дополнительной страховки, и поэтому стоимость товаров в перспективе возрастает.

2. Если налагается большое ограничение, то грузоотправитель товаров низкой стоимости будет субсидировать грузоотправителя товаров высокой стоимости.

3. Большое ограничение увеличит общее число рисков перевозчика и вынудит страховщика ответственности перевозчика производить перестраховку на международных рынках по высокой цене, беря на себя таким образом часть обычных функций грузоотправителя.

4. В пункте 189 исследования TD/B/C.3/120 Секретариата ЮНКТАД говорится следующее:

⁸ Соответствующие положения см. статью 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года и статью 2 Брюссельского протокола 1968 года.

«В заключение, поскольку создание ясного образца ответственности судовладельца как легко применимого, так и сокращающего судебный процесс к минимуму кажется абсолютно необходимым — в отношении суммы ответственности перевозчика за грузовое место, единицу отгрузки или за один килограмм веса, — то нет и необходимости устанавливать пределы, которые были бы выше, чем действительная ценность обычного груза. Как уже объяснялось в других главах данного исследования, страхование ответственности, осуществляемое в глобальном масштабе за относительно большую общую сумму, является в целом более дорогостоящим, чем страхование имущества за точную стоимость каждой отдельной партии товаров. Отсюда вытекает необходимость сохранения общей ответственности «за днище корабля» в разумных страховых пределах. При этом общая стоимость страхования груза плюс страхование ответственности перевозчика будут находиться на своем самом экономичном уровне».

Статья 7

Пункт 1⁹

Выражение «на договоре или на деликте» хорошо известно в коммерческих кругах, однако оно не имеет всеобщего применения. Мы рекомендуем поставить в конец этой статьи слова «или на чем-либо ином».

Статья 9

Пункт 1¹⁰

По общему мнению, перевозка контейнеров на палубе является практикой контейнерных перевозок грузов. Для того чтобы избежать возможного возбуждения судебного процесса, в конце пункта 1 статьи 9 следует добавить следующее:

«Помещение груза в контейнеры рассматривается как соглашение о перевозке груза на палубе».

Пункт 4

Перевозка груза на палубе вполне возможна и без той степени безответственности, которая предусматривается статьей 8. Этот пункт должен быть исключен.

Статья 13

Пункт 1

Перевозчикам известны случаи, когда опасные или загрязняющие материалы перевозились без вскрытия их содержимого, и поэтому представляется, что к этим материалам следует относиться таким же образом, как к опасным грузам.

⁹ Соответствующие положения см. статью 3 Брюссельского протокола 1968 года.

¹⁰ Соответствующие положения см. статью 1 с Брюссельской конвенции 1924 года.

Слова «если необходимо» и «когда это возможно» должны быть исключены из текста, поскольку они являются лазейкой для небрежных или нечестных грузоотправителей.

Мы рекомендуем, чтобы текст пункта 1 статьи 13 после внесения поправок был следующим:

«Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, которые в целях этой статьи рассматриваются как включающие в себя опасные или загрязняющие материалы, то он информирует перевозчика о характере грузов и указывает характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом такие грузы как опасные».

Статья 14

Пункт 1¹¹

В целях ясности текст данного пункта должен быть исправлен следующим образом: «Когда груз поступает под охрану перевозчика в пределах территории порта...», с тем чтобы он соответствовал тексту пункта 2 статьи 4.

Статья 15

Статья 15 в целом и пункт 1 этой статьи¹²

Нежелательно включать требования, основанные на нынешней практике, которая постоянно подвергается пересмотру. Содержание коносамента будут определять коммерческие требования грузоотправителей и банков. Статья 16 предоставляет грузоотправителю защиту, в которой он нуждается. Текст же статьи 15 должен быть полностью исключен.

В некоторых случаях эти требования так или иначе не пригодны для работы. В частности, подпункт *f* не может быть выполнен в случае получения партии грузов в течение определенного числа дней и не может быть применен в коносаменте, подтверждающем, что товары погружены. Подпункт *h* предполагает, что оригиналов может быть больше, чем один. Сейчас же цель состоит в том, чтобы свести число коносаментов лишь к одному оригиналу. Подпункт *k* может создать трудности и означает появление дополнительной документации в случае перепродажи груза.

Пункт 2¹³

По указанным в пункте 1 статьи 15 причинам слова «дата или даты погрузки» должны быть исключены.

¹¹ Соответствующие положения см. статью 3 (3) Брюссельской конвенции 1924 года.

¹² Соответствующие положения см. статью 3 (3 а и с) Брюссельской конвенции 1924 года.

¹³ Соответствующие положения см. статью 3 (7) Брюссельской конвенции 1924 года.

Статья 16

Пункт 4

Во втором предложении содержится нелогичный вывод, особенно в случаях заключения чартер-партий, когда фрахтователь и грузоотправитель являются одним и тем же лицом и когда, таким образом, выдаваемый коносамент является лишь квитанцией, а неупоминание о фрахте может быть законным желанием фрахтователя. Более разумным предположением, применимым в период последующего индоссирования коносамента, — сделка, стороной которой перевозчик не является, — служит предложение о том, что перевозчики устанавливают стоимость фрахта в своих интересах и что должен существовать какой-то долг, до уплаты которого должно сохраняться право перевозчика на удержание имущества. Поэтому этот пункт предлагается исключить, с тем чтобы сохранить нынешнее положение, при котором перевозчик утрачивает свое право на удержание имущества до уплаты долга лишь после получения определенной квитанции — отметки «фрахт оплачен» на коносаменте.

Статья 17

Пункт 3

Мы считаем нежелательным и ненужным то, что отношения между грузоотправителем и перевозчиком в связи с гарантийными письмами должны строиться в соответствии с этой конвенцией. Данный пункт должен быть исключен.

Пункт 4

В подобном случае перевозчик либо окажется невинной жертвой нечестного нанимателя, либо будет лишен права на ограничение ответственности по статье 8. Поэтому данный пункт должен быть исключен.

Статья 18

Если в статью 4 не будут внесены рекомендованные поправки, то текст данной статьи должен быть исправлен следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий получение груза по договору перевозки, то такой документ является доказательством *prima facie* приема перевозчиком под свою охрану на территории порта грузов, описанных в нем».

Статья 19

Пункт 5

Если же необходимо установить ответственность за задержку в доставке груза, то мы рекомендуем, по крайней мере, поставить в конец данного пункта слова «его служащих или агентов».

Статья 20

Пункт 1¹⁴

Коммерческие интересы требуют быстрого разрешения споров: срок в «один год» является более предпочтительным согласно конвенциям СИМ¹⁵ и СМР¹⁶.

Статья 21

Хотя мы высоко ценим стремление тех, кто предложил внести эту статью, однако мы считаем, что, по-видимому, они зашли слишком далеко. Мы рекомендуем исключить из текста подпункты *b*, *c* и *d*, либо, если это неприемлемо, то по крайней мере исключить два подпункта из вышеперечисленных, поскольку данная формулировка статьи может привести к «произвольному выбору места суда» и к последующим неопределенностям, которые в перспективе станут причиной увеличения расходов на страхование.

Статья 23

Пункт 3

Это положение не является необходимым и, следовательно, должно быть исключено.

Статья 25

Пункт 2¹⁷

Мы рекомендуем добавить к тексту данного пункта следующее: «Конвенция о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов, подписанная в Брюсселе 2 декабря 1971 года, или...».

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ КОМИТЕТ (ММК)

[Подлинный текст на английском языке]

Для того чтобы ММК как таковой мог рассмотреть поправки к действующей Брюссельской международной конвенции 1924 года о коносаментах, а также Протокол 1968 года к ней, XXX Гамбургская конференция ММК обсудила некоторые важные вопросы существа, в результате чего были приняты так называемые «рекомендации относительно Гаагских правил». В этих рекомендациях, помимо предложения о немедленной ратификации Протокола 1968 года, затрагиваются следующие вопросы:

Период ответственности

Основание ответственности

Задержка в доставке

Ограничение ответственности

Ограничение по времени

¹⁴ Соответствующее положение см. пункт 4 статьи 3 (6) Брюссельской конвенции 1924 года и статью 1 (2) Брюссельского протокола 1968 года.

¹⁵ Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам подписана в Берне 25 октября 1962 года.

¹⁶ Конвенция о договоре о международной перевозке грузов по железным дорогам подписана в Женеве 19 мая 1956 года.

¹⁷ Соответствующие положения см. статью 4 Брюссельского протокола 1968 года.

В ходе работы Рабочей группы ЮНСИТРАЛ ММК ранее представил Рабочей группе письменную рекомендацию о том, чтобы вопрос о гарантийных письмах не рассматривался в Конвенции. ММК считает, что предлагаемые положения могут быть поняты как косвенное юридическое признание использования таких гарантийных писем, а также считает, что предлагаемое в пункте 3 статьи 17 положение, исключающее право регресса перевозчика в отношении грузоотправителя, является нежелательным, примитивным и несправедливым.

В 1974 году ММК и Международная торговая палата (МТП) создали специальную Рабочую группу в целях изучения возможных последствий изменений в системе ответственности перевозчика с точки зрения расходов, связанных с «риском», и 8 октября 1975 года был представлен доклад о выводах этой Рабочей группы. Следует отметить, что выводы Рабочей группы в большой мере согласуются с замечаниями Комитета ЮНКТАД по страхованию морских грузов, сделанными на его совещании в Женеве в октябре — ноябре 1975 года (см., в частности, проекты резолюций, содержащиеся в документах TD/B/C.3 (VII)/SC/L.2, пункт 3, и TD/B/C.3 (VII)/SC/L.5, пункт 3, а также проект доклада TD/B/C.3 (VII)/SC/L.6, пункт 15).

Рекомендации относительно Гаагских правил, принятые ММК на его XXX Гамбургской конференции

1—5 апреля 1974 года на Гамбургской конференции ММК, в работе которой принимали участие эксперты по морскому праву примерно из 30 стран, обсуждались некоторые из главных вопросов, находящихся в настоящее время на рассмотрении Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. Национальным ассоциациям ММК ранее было предложено изложить свои взгляды, а в августе 1973 года Международный подкомитет представил Рабочей группе ЮНСИТРАЛ ответ на некоторые из вопросов (в частности, относительно ответственности перевозчика за задержку).

Цель настоящих рекомендаций заключается в том, чтобы изложить общие взгляды кругов, связанных с морскими перевозками. Они представляют собой обобщение интересов перевозчиков и грузоотправителей. Были выдвинуты предложения в отношении упрощения нынешних правил к выгоде всех сторон. Перераспределение риска между перевозчиком и грузоотправителем в направлении возложения большего риска на грузоотправителя как таковое было признано нецелесообразным. Разумеется, существует взаимосвязь между распределением риска и стоимостью фрахта. Поэтому существенное изменение распределения риска в ущерб перевозчику неизбежно приведет к увеличению транспортных расходов.

Ратификация Протокола 1968 года

Правила и практика морских перевозок постоянно подвергаются изменениям, и это совершенно правильно. Когда в этом отношении с помощью международных конвенций будет достигнута унификация права, необходимы будут специальные соображения для расширения масштаба применения этих правил и обеспечения того, чтобы международное единообразие, существующее в настоящее время, не было поставлено под угрозу. Необходимо добиваться, чтобы любое предложение, касающееся изменений в действующем праве, было хорошо обоснованным и пользовалось поддержкой большого числа стран.

На Конференции было признано, что в Протоколе 1968 года о внесении поправок в Конвенцию 1924 года о коносаментах содержатся важные улучшения, которые необходимо принять без дальнейшего отлагательства. Так, в Протоколе 1968 года содержатся положения, устраняющие некоторые из встречающихся трудностей путем применения ограничения на единицу отгрузки в контейнерных перевозках посредством введения «контейнерной формулы», согласно которой надлежащими единицами становятся грузовые места в контейнере, а не сам контейнер, при условии что они были перечислены в коносаменте. Кроме того, значительно улучшилось положение истцов в отношении тяжелых единиц в результате дополнения ограничения на единицу груза ограничением на килограмм груза (30 франков Пуанкаре). Правила, дающие служащим судовладельца право на те же изъятия и ограничения ответственности, какими пользуется сам судовладелец, также вполне обоснованы и настоятельно необходимы, так же как и правила, разъясняющие положение добросовестного индоссатора коносамента. Кроме того, положения, касающиеся возможности продления срока исковой давности, а также специального трехмесячного срока давности для регрессных исков, необходимы для устранения нынешней неясности в некоторых странах, подписавших Конвенцию, и, таким образом, облегчения разбирательства претензий. По этим причинам ММК принял следующую рекомендацию:

принимая во внимание,

что желательны дальнейшие поправки к Гаагским правилам, помимо поправок, включенных в Протокол 1968 года,

что неизбежно потребуются некоторое время, прежде чем будет достигнуто международное соглашение в отношении дальнейших поправок, а также

неотложную необходимость для международной торговли пользоваться выгодами Протокола 1968 года, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ в кратчайшие возможные сроки ратифицировать Протокол 1968 года.

Период ответственности¹

Принцип Гаагских правил, согласно которому период ответственности ограничивается временем от погрузки до разгрузки (так называемый принцип «от тали до тали»), может быть удовлетворительным в трамповых перевозках, когда перевозчик часто не имеет собственных средств хранения товаров перед погрузкой или после разгрузки. Однако положение может быть совершенно иным в линейной торговле, особенно когда сам перевозчик не расстался с грузом на момент прекращения действия в данном случае Гаагских правил. Неясно тогда, какие правила применяются в отношении ответственности перевозчика и в какой степени перевозчик имеет право на освобождение от ответственности по различным национальным законам. По этим причинам и в целях достижения большего единообразия ММК в принципе согласился с нынешним проектом положения, подготовленным Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок, и принял следующую рекомендацию:

принимая во внимание, что в принципе период ответственности должен охватывать весь период, когда груз находится под охраной перевозчика, и поэтому необходимо распространить ответственность перевозчика за пределы нынешнего периода, предусмотренного Гаагскими правилами (принцип «от тали до тали»), ММК

РЕКОМЕНДУЕТ распространить период ответственности на период, во время которого груз находится под охраной перевозчика в порту погрузки в процессе перевозки и в порту разгрузки, при условии, однако, что, *в частности*, груз не будет считаться находящимся под охраной перевозчика

в порту погрузки

до фактического получения его перевозчиком для отправки или

в порту разгрузки,

если груз согласно закону или обыкновению передан какой-либо власти или надлежащей третьей стороне, которая не может контролироваться перевозчиком.

Основание ответственности²

Поскольку цель заключалась в том, чтобы предложить только такие поправки, которые были бы выгодны всем заинтересованным сторонам, и воздержаться от изменений, которые могут привести к нежелательным экономическим последствиям, ММК решил *создать* имеющееся сейчас у перевозчика право на возражение путем ссылки на навигационную ошибку или управление судном, но *сохранить* это право на

¹ Статья 4 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

² Статья 5 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

возражение в том, что касается чисто навигационных ошибок.

Предлагается исключить вторую часть права на возражение путем ссылки на ошибку в управлении судном. Некоторые страны — участницы Конвенции испытывали трудности в том, что касается точного определения значения «управление судном» в отличие от «содержание и хранение груза». ММК считает, что исключение этой части возражения ответчика в значительной степени облегчит урегулирование претензий и уменьшит необходимость в тяжбах. С другой стороны, исключение возражения ответчика в отношении навигационной ошибки будет предполагать существенное изменение в нынешнем распределении риска между перевозчиком и грузовладельцем. Следует также иметь в виду, что прямо выраженное положение, возлагающее на перевозчика ответственность за задержку в доставке, еще более усугубит это изменение. Исключение возражения ответчика путем ссылки на пожар также окажет значительное влияние на нынешнее распределение риска. Предложенный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ «компромисс», предусматривающий исключение возражения ответчика в отношении пожара и возложение бремени доказывания небрежности со стороны перевозчика на грузовладельца, не уравнивает такое изменение в распределении риска. В этом случае нет никакого сомнения в том, что выплачиваемые перевозчиками премии по страховой защите и взаимному страхованию судовладельцев возрастут, и благодаря наличию многих факторов соответствующее уменьшение размера страховых премий за страхование груза не будет иметь места. Морские страховщики грузов получают от перевозчиков не более 10—20 процентов сумм, выплачиваемых грузовладельцам. *Трудности, связанные с оценкой увеличивающихся возможностей предъявлять регрессные иски, которые будут вытекать из исключения традиционных возражений перевозчиков (то есть ссылок на навигационную ошибку и пожар), не позволяя страховщикам груза сократить нынешний размер страховых премий, по крайней мере до тех пор, пока не будет накоплен достаточный опыт в отношении воздействия этого изменения. Поэтому исключение указанных возражений ответчиков приведет к общему повышению страховых расходов в ущерб всем заинтересованным сторонам.*

Кроме того, для того чтобы ясно дать понять, что не планируется никаких существенных изменений в отношении распределения риска, необходимо разъяснить в любой возможной «общей формуле ответственности», что она основывается на концепции небрежности, с тем чтобы не сложилось впечатление, что ее основой в большей или меньшей мере является «строгая ответственность с исключениями». По этим причинам ММК предлагает следующую рекомендацию:

1. принимая во внимание,

что выражение «управление судном» оказалось трудно толковать, и поэтому оно приводит к большому числу тяжб, и что его исключение не будет иметь никаких серьезных экономических последствий, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ исключить право на возражение путем ссылки на ошибку «в управлении судном»;

2. считая, что исключение права на возражение путем ссылки на «навигационную ошибку» приведет к повышению общих транспортных расходов, поскольку повышение ответственности перевозчика приведет к более высоким фрахтовым ставкам без соответствующего уменьшения стоимости страхования грузов, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ сохранить право на возражение путем ссылки на «навигационную ошибку»;

3. считая, что исключение «права на возражение путем ссылки на пожар» приведет к повышению общих транспортных расходов, поскольку увеличение ответственности перевозчика приведет к более высоким фрахтовым ставкам без соответствующего уменьшения стоимости страхования грузов, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ сохранить «право на возражение путем ссылки на пожар»;

4. ММК далее

РЕКОМЕНДУЕТ в случае изменения нынешних положений Гаагских правил об ответственности прямо предусмотреть в любых таких новых положениях, что ответственность перевозчика основывается на ошибке или небрежности.

*Задержка в доставке*³

Вопрос о том, предусматривают ли настоящие Гаагские правила ответственность перевозчика за задержку, вызывает широкие дискуссии. В любом случае ясно, что при разрешении вопроса о том, существует ли ответственность за задержку, необходимо должным образом учитывать неясности в отношении продолжительности морского рейса по сравнению с транспортировкой по воздуху и по суше. Причины возложения на морского перевозчика обязательной ответственности за задержку могут существенным образом отличаться друг от друга в зависимости от типа торговли, дальности рейса и других обстоятельств. Если такая ответственность может казаться вполне естественной в современных малокаботажных линейных перевозках, то сомнительно, должна ли быть обязательной ответственность за задержку в трансокеанских трамповых перевозках, при которых

³ Пункты 1 и 2 статьи 5 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

трудности для перевозчика зачастую усугубляются в результате отсутствия у него контроля над береговыми устройствами. Тем не менее уже тот факт, что государства, которые являются участниками Гаагских правил в их существующей формулировке, имеют разные взгляды относительно надлежащего толкования Правил в этом отношении, служит достаточным оправданием необходимости разъяснения этого вопроса при любом предстоящем пересмотре Гаагских правил. Таким образом, в связи с тем что суды некоторых государств-участников уже признали обязательную ответственность «перевозчика по Гаагским правилам» за задержку — принцип, который в некоторых государствах уже включен в национальное законодательство о применении Гаагских правил, — ММК предлагает следующую рекомендацию:

считая, что существующая формулировка Гаагских правил не включает какого-либо конкретного положения об ответственности за задержку в доставке груза и что, однако, в некоторых странах Гаагские правила толкуются как предусматривающие такую ответственность, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ дополнить Гаагские правила прямо выраженными положениями, касающимися задержки в доставке груза, аналогично правилам ответственности, какие применяются в отношении потери или повреждения груза, но предусмотреть, чтобы компенсация за задержку всегда ограничивалась такими прямыми и разумными потерями, какие перевозчик мог предвидеть во время заключения договора в качестве возможного последствия задержки, и, кроме того, она должна ограничиваться суммой, не превышающей стоимости фрахта. Однако совокупная ответственность перевозчика за потери, повреждения и задержку ни в каких случаях не должна превышать тот предел, который действовал бы при полной физической гибели груза, в отношении которого возникла ответственность.

Ограничение ответственности⁴

Лицам, практически применяющим морское право, хорошо известен тот факт, что существующая формулировка положений Гаагских правил, касающихся ограничения ответственности, имеет тенденцию порождать тяжбы, в ходе которых истцы — часто без всякого успеха — стремятся «сломать» это ограничение. В результате этого возникают расходы, от которых не выигрывает никто, и создается неопределенность в отношении максимальной потенциальной ответственности перевозчика с вытекающими отсюда трудностями в плане установления необходимого объема страхования. Поэтому ММК выступает за разработку нового текста с целью вне-

сти ясность в данный вопрос и предлагает следующую рекомендацию:

считая, что основной целью положений, касающихся ограничения ответственности, является четкое определение максимальных пределов потенциальной ответственности перевозчика и установление, таким образом, твердой основы для страхования такой ответственности, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ, чтобы перевозчик всегда имел право на ограничение ответственности, если только потери, повреждения или задержка не были вызваны его личным действием или бездействием, совершенным с намерением причинить ущерб или в результате небрежности и с сознанием того, что такой ущерб, вероятно, возникнет.

Ограничение по времени⁵

Положения, касающиеся сроков исковой давности, всегда неблагоприятны для истцов, поскольку они имеют тенденцию урезать их средства защиты даже тогда, когда иски, если бы не было ограничения по времени, могли бы быть удовлетворены. Это, однако, является обязательным следствием любой нормы права, касающейся срока давности. Основания необходимости норм о сроках давности как таковых не вызывают сомнения, однако эти нормы должны быть ясными и легко применимыми на практике. *Увеличение* существующего срока для предъявления иска не является гарантией того, что истцы всегда будут делать это своевременно; напротив, изменение нынешнего одногодичного срока может создать неопределенность в других областях — например, в области национального законодательства — в отношении правильного срока. Кроме того, для вынесения решения по искам может быть необходим тот факт, что срок, превышающий один год, не требует увеличения установленного в нормах права срока давности, поскольку этот срок может быть увеличен по соглашению сторон. Это часто делается на практике. Для того чтобы предупредить всякую неопределенность в этом вопросе, Протокол 1968 года о поправках к Гаагским правилам прямо предусматривает, что такое соглашение является возможным. Поэтому ММК предлагает следующую рекомендацию:

учитывая пользу сохранения прочно укоренившегося одногодичного срока для предъявления иска, то обстоятельство, что одногодичный срок не является настолько коротким, чтобы причинять затруднения на практике, и возможность увеличения данного срока по соглашению сторон прямо предусматривается в Протоколе 1968 года, ММК

РЕКОМЕНДУЕТ сохранить одногодичный срок для предъявления иска.

⁴ Статьи 6 и 8 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

⁵ Статья 20 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

ДОКЛАД СОВМЕСТНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ММК/МТП
ПО ОТВЕТСТВЕННОСТИ И СТРАХОВАНИЮ

1. Введение

Вышеуказанная Рабочая группа была создана ММК и МТП в 1974 году в целях проведения статистического исследования возможных последствий изменений в системах ответственности перевозчика для расходов, связанных с риском (см. ICC Doc. 301/261, 1974-03-18). Первоначально Рабочая группа получила инструкции заниматься лишь морским транспортом.

Профессор Ян Рамберг, главный юрисконсульт ММК, был избран председателем, а в заседаниях Рабочей группы принимали участие следующие эксперты: г-н К. Шаллинг и г-н Дж. С. Массе (Международный союз морского страхования — МСМС), г-н Декур (грузоотправители), г-н С. У. Рис (МТП), г-н Г. Б. Брунн (Deutscher Transport Versicherungs — Verband e. v.), г-н Р. М. Ф. Даффи (Международная палата по судоходству — МПС), г-н Н. М. Хадсон (Институт лондонских морских страховщиков), г-жа Клер Лежандр (Синдикат французских обществ морского страхования).

Заседания Рабочей группы состоялись 12 марта 1974 года и 8 октября 1975 года в штаб-квартире МТП в Париже. На заседании, состоявшемся 12 марта 1974 года, было решено, что данное исследование как первый шаг должно ограничиться анализом последствий исключения конкретных возражений морского перевозчика — путем ссылки на навигационную ошибку и ошибку в управлении судном и пожар. Поскольку впоследствии появился окончательный проект Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по законодательству в области морских международных перевозок, это исследование было сконцентрировано на новом положении об ограничении ответственности, содержащемся в этом проекте (статья 5), в соответствии с которым предлагается исключение указанных возражений, однако с изменением правила о бремени доказывания в связи с ущербом, причиненным пожаром, в пользу перевозчика.

2. Статистическая информация

Высказывалось предположение, в частности в Гамбургских рекомендациях ММК 1974 года, относительно Гаагских правил, в которых предлагается *сохранить* возражения со ссылкой на навигационную ошибку (не включая, однако, возражение со ссылкой на ошибку в «управлении судном») и на пожар, что такое измененное распределение риска между перевозчиком и грузовладельцем приведет к *повышению общих* расходов, связанных с риском. Ожидается, что страховые премии перевозчика, выплачиваемые по системе страхования, основанной на защите интересов и взаимном страховании судовладельцев (P&I), увеличатся, но при этом страховые премии, выплачиваемые за страхование грузов, не уменьшатся на соответствующую величину. Это объясняется главным образом тем, что чистая

сумма, получаемая грузовладельцами, никогда не бывает равна валовой сумме, выплачиваемой перевозчиками и их страховщиками. Разница между валовой и чистой суммами включает накладные расходы и внешние расходы обеих сторон на выплату гонораров адвокатам, арбитрам и т. д.

Рабочая группа обратилась к страховщикам системы P&I и к страховщикам грузов с просьбой обосновать вышеуказанное предположение статистическими данными, однако получила ответ, что дать достоверную статистическую информацию, основываясь на чисто гипотетической ситуации, невозможно. Нельзя обосновать с помощью достоверной статистической информации предположение о том, что данное изменение приведет к повышению общей стоимости страхования, пока не будут вынесены решения по искам, основанные на новом правиле об ответственности. Однако из различных источников была получена информация о том, что сумма, выплачиваемая страховщиками грузов за так называемые риски ФПА (то есть те риски, которые в первую очередь связаны со столкновениями, посадками на мель и пожарами, а также общей аварией, которая часто является их результатом), составляет около $\frac{1}{5}$ от *общей* суммы, выплачиваемой за все риски. Это означает, что исключение возражений перевозчика со ссылкой на навигационную ошибку и пожар, без сомнения, в значительной степени перенесет риск на перевозчика, а также ослабит заинтересованность грузовладельца в страховании своего груза от рисков ФПА.

3. Оптимальное правило об ответственности

На данном этапе Рабочая группа не хотела останавливаться на общем вопросе о том, что должно быть составлено правило об ответственности в законодательстве о перевозках грузов, чтобы оно давало наилучшие с точки зрения экономики результаты. Однако в отношении предлагаемого исключения возражений со ссылкой на навигационную ошибку и пожар Рабочая группа хотела бы сделать следующие заявления:

3.1. Разумность

Вопрос о *разумности* никакого значения здесь не имеет, поскольку получить стоимостное выражение повышения риска не трудно. В конечном счете грузовладелец прямо или косвенно будет вынужден оплачивать повышение стоимости, вызванное повышением ответственности перевозчика.

3.2. Предупреждение потерь

Не ожидается, что предлагаемое изменение будет иметь какое-либо «дисциплинирующее» воздействие, которое приведет к уменьшению потерь и повреждений груза, поскольку навигационные ошибки и пожары неизбежно сказываются и на собственности самого перевозчика, что

является весьма достаточным фактором предупреждения.

3.3. *Согласование права, регулирующего перевозки грузов*

Изъятие права на возражение путем ссылки на навигационную ошибку и пожар привело бы к достижению большей согласованности права морской перевозки грузов с другими отраслями транспортного права. Такое упрощение имело бы особое значение в тех ситуациях, когда перевозчик берет на себя обязательство перевозить груз разными средствами транспорта. Однако нелегко определить, какие *экономические* преимущества можно извлечь из такого упрощения.

3.4. *Чем должен покрываться риск потерь или повреждения груза — ответственностью перевозчика или страхованием груза?*

Имеется определенное единое международное мнение, что риск потерь или повреждения груза должен, по крайней мере в первую очередь, покрываться страхованием груза. Грузовладельца никоим образом нельзя обязывать путем императивного законодательства покупать для себя защиту от такого риска только лишь у перевозчика. Грузовладелец, который желает защитить себя «застрахованным коносаментом», выданным перевозчиком, должен, безусловно, иметь возможность сделать это, однако его нельзя прямо или косвенно обязывать использовать это средство как единственный путь получения желаемой защиты. Этот фактор также отмечался в последнем исследовании ЮНКТАД по страхованию морских грузов (TD/B/C.3/120 от 9 мая 1975 года), в котором, в частности, подчеркивалось, что развивающиеся страны должны осуществлять больший контроль над страхованием таких рисков, чем до сих пор.

3.5. *Имеется ли необходимость защищать право страховщиков груза на регрессный иск путем императивного законодательства?*

Рабочая группа не пожелала сделать какое-либо общее заявление относительно желаемой сферы действия императивного законодательства об ответственности перевозчика, однако подчеркнула опасность того, что увеличение случаев предъявления регрессных исков может привести к увеличению общей суммы расходов, связанных с «риском», в ущерб интересам, касающимся груза. Будущие международные конвенции о морской перевозке грузов должны быть составлены таким образом, чтобы избежать «двойного» покрытия — посредством ответственности перевозчика и его страховки, а также посредством страхования самим грузовладельцем. С технической точки зрения это может быть достигнуто путем разрешения грузовладельцу уменьшать ответственность перевозчика в тех случаях, когда он защищен страхованием груза.

3.6. *Способствует ли предлагаемая отмена возражений перевозчика тенденции к установлению «полной ответственности перевозчика»?*

Безусловно, дополнительное бремя, возлагаемое на морских перевозчиков в результате предлагаемого изменения ответственности, даст новые аргументы тем, кто выступает за систему «полной ответственности перевозчика». До тех пор пока такая расширенная ответственность является *факультативной* для грузовладельца, она может быть приемлема. Однако Рабочая группа не видит каких-либо преимуществ для грузовладельца, если он будет *вынужден* придерживаться этой системы на основании императивного законодательства, что увеличит нынешний риск для перевозчика и тем самым побудит его брать на себя дополнительные риски до уровня «полной ответственности перевозчика».

3.7. *Международное единообразие законодательства в области морских перевозок грузов*

Рабочая группа желает подчеркнуть наличие опасности нарушения существующего международного единообразия законодательства в области морских перевозок грузов, которое было достигнуто в Брюссельской конвенции 1924 года о коносаментах (Гагские правила). Ни в коем случае нельзя допускать, чтобы одни государства ратифицировали новую конвенцию, в то время как другие государства воздержались от этого. Это привело бы к бесконечным осложнениям и спорам в отношении применения законодательства и юрисдикции и к своего рода поискам наиболее выгодного суда, когда истцы будут стремиться выбрать такое место для предъявления иска, где, как они считают, будут лучше всего защищены их интересы. Это противоречило бы интересам всех сторон. Поэтому Рабочая группа считает, что соглашаться с предлагаемым изменением системы распределения риска не следует до тех пор, пока не будет достаточной гарантии того, что новая конвенция, содержащая такое новое правило об ответственности, будет признана по меньшей мере так же широко, как и действующие Гагские правила.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

[Подлинный текст на английском языке]

Статья 1

Пункт 1

Договор перевозки товаров морем на основе коносамента не всегда заключается грузоотправителем. В тех случаях, когда резервирование мест на судне предшествует передаче груза перевозчику при сделках купли-продажи на условиях ФОБ или ФАС, договор перевозки грузов морем заключается грузополучателем. Поэтому упоминание грузоотправителей как единственных участников договора перевозки представляется не совсем точным. Желательно использовать тер-

мин «сторона, передающая груз» вместо термина «грузоотправитель», или в противном случае определить значение термина «грузоотправитель» в целях настоящей конвенции.

Пункт 4¹

Если принять такое определение, то тогда перевозчик будет нести ответственность не только за утрату грузов, но также и за повреждение упаковки и за ее износ. Между тем, упаковка может быть такого рода, что в процессе перевозки она будет неизбежно подвержена повреждениям и естественному износу. Перевозчик не должен нести ответственность за ущерб, причиненный упаковке, и за ее износ.

Ответственность перевозчика за упаковку возможна только в том случае, когда используется для перевозки упаковка длительного пользования, как, например, контейнеры, паллеты или сходные с ними предметы. В этой связи представляется желательным изменить следующим образом формулировку пункта 4 статьи 1:

«Груз» означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете длительного пользования, предназначенном для перевозки или упаковки, такие предметы перевозки и упаковки, если они предоставлены грузоотправителем, означают «груз».

Пункт 5²

Как указывалось выше (см. замечания по пункту 1 данной статьи), стороной в договоре перевозки товаров морем не всегда является грузоотправитель.

Статья 2

Пункт 3

Это положение не имеет практического значения. Само собой разумеется, что любое Договаривающееся государство может применять положения настоящей Конвенции к отношениям во внутренней торговле. И нет необходимости устанавливать такое право в конвенции, предназначенной для регулирования международной торговли.

¹ Ниже приводится текст пункта 4, причем подчеркнуты те слова, к которым особенно относятся настоящие замечания:

«„Груз“ означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они упакованы, „груз“ включает этот предмет, предназначенный для перевозки, или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем».

² Ниже приводится текст пункта 5, причем подчеркнуты слова, к которым особо относятся замечания:

«„Договор перевозки“ означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз».

Статья 5

Пункт 1

Обстоятельства, которые могут привести к утрате груза или его повреждению или к задержке в доставке, дважды упоминаются в этом пункте. Перевозчик может быть освобожден от ответственности в том случае, если он докажет, что он или его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы избежать таких обстоятельств или их последствий. Если сохранить такую формулировку, то тогда перевозчик будет вынужден доказывать, что ущерб был причинен в результате особых обстоятельств, которые произошли не по его вине и к предупреждению которых он и его служащие или агенты приняли все разумные меры. Следовательно, если не найдена конкретная причина утраты груза, его повреждения или задержки в его доставке, перевозчик не будет освобожден от этой ответственности даже при условии, что он надлежащим образом выполнял свои обязанности. Поскольку такая формулировка ставит перевозчика в очень трудное положение, желательно разработать другую формулировку этой нормы, с тем чтобы перевозчик мог быть освобожден от ответственности, доказав, что он принял все разумные меры по предупреждению утраты груза или ущерба ему или расходов, связанных с задержкой в доставке груза, то есть доказав грузовладельцу факт надлежащего исполнения обязанностей перевозчика. Если факт надлежащего исполнения таких обязанностей доказан, то перевозчик освобождается от ответственности, даже если найдены конкретные причины утраты груза, ущерба ему или задержки в его доставке.

Приблизительно в соответствии с такими положениями сформулированы основные принципы освобождения от ответственности воздушного перевозчика (см. статьи 18 и 20 Варшавской конвенции 1929 года)³.

В свете этого следует упомянуть, что основное правило об ответственности грузоотправителя сформулировано таким образом, что, для того чтобы освободить его от ответственности, достаточно доказать, что ущерб не явился результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов.

Поэтому желательно, чтобы пункт 1 статьи 5 был сформулирован следующим образом:

«Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении грузов, а также являющиеся результатом задержки в доставке, которые имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все

³ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, 137 League of Nations, Treaty Series 11.

меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов».

Пункт 2

В случае если грузовместимость судна не используется полностью грузом, на перевозку которого заключен договор, то перевозчика нельзя лишать права докомплектовать груз, заполнив свободное пространство в ходе рейса. Следовательно, время, затраченное на такое доукомплектование в портах по пути следования, не следует рассматривать как «задержку».

Аналогично грузоотправитель, чей груз составляет только часть груза судна наряду с грузом других грузоотправителей, не может требовать, чтобы его груз перевозился прямо в место назначения независимо от грузов других грузоотправителей. Также в подобном случае время, затраченное в портах по пути следования для разгрузки груза, перевозимого одним судном наряду с другим грузом, не может рассматриваться как «задержка в доставке» последнего груза, в отношении которого перевозчик может нести ответственность за задержку.

Поэтому необходимо добавить в конце второго пункта следующий текст: «Термин «задержка» не включает время, затраченное в ходе рейса на погрузку или разгрузку груза».

Пункт 5

Правило об особых рисках, связанных с перевозкой живых животных, предлагает очень сложное решение путем разделения бремени доказательства между перевозчиком и грузовладельцем. Во-первых, перевозчик должен доказать, что он выполнил все особые инструкции, данные ему грузоотправителем в отношении животных, и что в данных обстоятельствах потери, повреждения или задержка в доставке связаны с рисками, присущими такому виду перевозки. Затем выходит на первый план презумпция того, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны подобными обстоятельствами. Бремя опровержения доказательств переносится на грузовладельца. Особенно трудно провести различие между фактами, свидетельствующими о том, что ущерб, причиненный грузовладельцу, может быть объяснен рисками, присущими перевозке живых животных (бремя доказательства этих фактов лежит на перевозчике), и предполагаемыми фактами, доказывающими, что потери, повреждения или задержка в доставке являются результатом таких обстоятельств. Если перевозчик должен доказать, что потери, повреждения или задержка в доставке могут быть объяснены рисками, присущими перевозке животных, то тогда остается немного возможностей для применения вышеупомянутой презумпции. Иными словами, при таком разделении обязанностей почти невозможно установить, где заканчивается обязанность перевозчика по доказыванию и где начинается презумпция обязанности опровержения доказательств, которая лежит на грузовладельце. По-

видимому, практическое применение этого правила вызовет большие трудности. Для того чтобы избежать этого, желательно освободить перевозчика от бремени доказывания того, что потери, повреждения или задержка в доставке связаны с рисками, присущими перевозке живых животных. Предположив, что, после того как перевозчик доказал, что он выполнил все специальные инструкции грузоотправителя в отношении животных, возникнет презумпция того, что ущерб был причинен в результате особых рисков, связанных с перевозкой живых животных. Поэтому предлагается снять слова «... и что в этих обстоятельствах утрата, повреждения и задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков...».

Пункт 6

Положение о том, что только разумные меры по спасанию имущества на море являются основой для освобождения перевозчика от ответственности, неприемлемо. Трудно на практике установить какие-либо критерии, для того чтобы отличить разумные меры по спасанию имущества на море от неразумных мер. В частности, эта проблема не может быть решена на основе сравнения стоимости груза, подвергаемого риску, и стоимости спасаемого имущества. Эти величины не могут быть точно исчислены до тех пор, пока не завершены операции по спасанию. Кроме того, начиная такие операции, перевозчик не всегда полностью сознает, направлены ли его усилия на спасание товаров или жизни (в последнем случае он освобождается от ответственности в силу пункта 6). В таком положении перевозчик не имеет права воздерживаться от принятия мер по спасанию, даже если они ведут к спасанию имущества и меньших ценностей, чем те, которые подвержены риску.

Таким образом, представляется возможным снять слово «разумных» после слов «мер по спасанию жизни» в пункте 6. Однако если эта формулировка представляется неприемлемой для большинства участников сессии ЮНСИТРАЛ, то в качестве альтернативы мы предлагаем возложить на грузовладельца бремя доказывания того, что меры, принятые перевозчиком по спасанию имущества, были умышленно неразумными. Если этот факт будет доказан, то перевозчик не будет освобожден от ответственности. Если это предложение приемлемо, то формулировка пункта 6 после слов «мер по спасанию жизни» будет следующей: «... и мер по спасанию имущества на море, если не доказано, что при спасании имущества перевозчик действовал умышленно неразумно».

Общие замечания по статье 5

Представляется целесообразным включить в статью 5 правило, относящееся к освобождению перевозчика от ответственности за потери и повреждения в отношении груза, а также задержки в доставке, являющиеся результатом навигационной ошибки, если не доказано, что такие по-

тери и повреждения в отношении груза или задержка в его доставке явились результатом ошибки самого перевозчика. Сохранение видоизмененной формулировки правила о навигационной ошибке, по-видимому, оправдано в силу нескольких причин. Морские перевозки по-прежнему связаны с большими рисками. Судовладелец не имеет постоянного и эффективного контакта с капитаном, командой, штурманами и иногда не может осуществлять эффективный контроль за ними. Прогресс в области судостроения привел к усовершенствованию технической оснастки судов, увеличению их размеров и стоимости приборов. В связи с возросшей стоимостью судна его владелец несет огромные издержки. Это ведет к увеличению страховой премии, выплачиваемой судовладельцами. Устранение исключения о навигационной ошибке приведет к значительному увеличению страховых премий, выплачиваемых перевозчиками, что в свою очередь приведет к увеличению фрахтовых ставок. Поэтому реальные экономические последствия снятия такого исключения в настоящее время неизвестны и их невозможно подсчитать.

Статья 6

Статья 6 предлагает пять альтернатив решения проблемы ограничения ответственности перевозчика. Единая система ограничения ответственности перевозчика в отношении всех претензий, когда ответственность перевозчика ограничивается определенной суммой за килограмм груза, представляется недостаточно гибкой. При сравнительно низком пределе владельцы легких, однако дорогостоящих грузов не будут в состоянии в значительной мере покрыть свои убытки. Поэтому можно представить себе, что лишь только этот аспект вынудит грузовладельца добиваться как можно более высокого предела ответственности. Если предел ответственности очень высок, то он не будет применим к сравнительно дешевым грузам. Фактический ущерб, причиненный таким грузам в процессе перевозки, будет возмещаться в соответствии с их фактической стоимостью.

Система ограничения ответственности за потери, повреждения или связанные с ними расходы, когда ответственность ограничивается определенной суммой за грузовое место или другую единицу отгрузки или за килограмм веса брутто, в большей мере учитывает различие в свойствах и стоимости перевозимых грузов и поэтому представляется более гибкой.

Кроме того, использование одного и того же предела ответственности для потери и повреждения грузов, а также для задержки в их доставке на практике будет означать, что перевозчик несет неограниченную ответственность за задержку в доставке, поскольку этот предел претензий, связанных с задержкой, будет слишком высоким. Ограничение ответственности за потери, вызванные задержкой в доставке груза, должно основываться на иных принципах, чем ограничение от-

ветственности за потери или повреждение груза. Представляется более целесообразным ограничить ответственность перевозчика за ущерб, вызванный задержкой в доставке, суммой фрахта, причитающегося перевозчику. Таким образом, наилучшее решение всех вопросов может быть достигнуто, если будет принята альтернатива D, при условии что ответственность за задержку в доставке будет ограничена обычной суммой фрахта.

Тем не менее следует упомянуть, что решение, приводимое в альтернативе D, не следует считать идеальным. В частности, могут возникнуть определенные трудности в толковании пункта 1 а альтернативы D. В тех случаях, когда утрачены или повреждены некоторые грузовые места и другие единицы отгрузки, не совсем ясно, учитывать ли при определении максимального предела ответственности каждое отдельное грузовое место или единицу отгрузки или утраченные или поврежденные грузы в совокупности. Этот вопрос следует уточнить путем соответствующего дополнения к пункту 1 а альтернативы D. Кроме этого, для того чтобы распространить право ограничения ответственности на служащих или агентов перевозчика, действующих в рамках выполнения своих обязанностей, целесообразно включить слова «его служащих или агентов» в первую строку пункта 1 а альтернативы D после слова «перевозчика».

Статья 9

Пункт 1

Формулировка этого пункта вызывает путаницу, поскольку неясно, необходимо ли перевозчику во всех случаях получать согласие грузоотправителя на перевозку груза на палубе или будет достаточно перевозчику выполнить одно из трех упомянутых требований, а именно получить согласие или соблюсти обычную практику перевозки данных грузов или соблюсти нормы и положения статутного права.

Статья 12

Общее правило об ответственности грузоотправителя следует формулировать в утвердительной форме, упомянув, что грузоотправитель несет ответственность за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, за исключением тех случаев, когда такие потери или ущерб не явились результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов. Утвердительная формулировка правила об ответственности грузоотправителя будет соответствовать формулировке правила об ответственности перевозчика (пункт 1 статьи 5 проекта конвенции).

Правило, содержащееся в статье 12, сформулировано таким образом, что для освобождения от ответственности грузоотправителю достаточно доказать отсутствие его ошибки или ошибки его служащих и агентов. Иными словами, грузоотправитель не несет бремени доказательства то-

го, что ущерб был причинен в результате обстоятельств, для предупреждения которых грузоотправитель принял все разумные меры. В случае когда нет его вины, грузоотправитель освобождается от ответственности, даже если подлинные причины потери или ущерба не найдены. Как говорилось выше, в силу основного правила об ответственности перевозчика (пункт 1 статьи 5 проекта конвенции), для того чтобы быть освобожденным от ответственности, последний должен доказать, что ущерб был причинен обстоятельствами, которые он не смог предотвратить путем принятых им разумных мер.

Представляется неоправданным такое расхождение между правилами об ответственности перевозчика и грузоотправителя. В целях его устранения правило об ответственности перевозчика следует изменить, как было предложено выше (см. замечания к пункту 1 статьи 5 проекта конвенции).

Общие замечания по части III

Целесообразно добавить в части III проекта конвенции положение, регулирующее взаимоотношения между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем, в случае когда последний не принимает груз в порту доставки, и устанавливающее юридические последствия такого факта. Было бы желательно в соответствующей статье уточнить, что в случае, когда грузополучатель не требует груз или отказывается принять поставку, перевозчик может после уведомления грузоотправителя выгрузить груз и поместить его на хранение на склад или в другое подходящее место на риск и за счет грузополучателя.

Статья 13

Пункт 1

Было бы целесообразно сформулировать этот пункт следующим образом:

«Когда грузоотправитель, его служащие или агенты передают опасные грузы перевозчику, они информируют перевозчика о характере грузов и указывают, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые необходимо принять. Грузоотправитель, его служащие или агенты маркируют, когда это возможно, или обозначают удобным образом такие грузы как опасные».

Пункты 2 и 3

В каждом из этих пунктов обуславливается право перевозчика выгрузить, уничтожить или обезвредить опасные грузы, «как того требуют обстоятельства». Можно заключить, что в обоих упомянутых случаях перевозчик имеет право освободиться от опасных грузов, когда они начинают представлять опасность для судна или другого груза, а не только в случаях, упомянутых в пункте 3. В таком положении вид освобождения от груза должен основываться на обстоятельст-

вах дела. Из этого следует, что если предъявляется претензия, то перевозчик должен доказать, что порядок освобождения от опасных грузов, избранный им, соответствует обстоятельствам дела. Если этот факт доказан, то на перевозчика распространяются все связанные с этим неблагоприятные последствия, в частности уплата соответствующей компенсации грузовладельцу.

Не всегда возможно выполнить требование о соотношении уничтожения опасных грузов с обстоятельствами дела, однако правовые последствия для перевозчика, вытекающие из нарушения этого требования, очень строги. Перевозчик не всегда может определить масштабы опасности, связанной с перевозкой конкретного груза, и поэтому практически лишен возможности выбрать надлежащий порядок освобождения от груза. От перевозчика нельзя требовать этого в действительно опасных случаях, угрожающих судну или другому грузу. Поэтому было бы желательно сохранить в конвенции принцип свободы выбора перевозчиком порядка освобождения от груза, который становится опасным.

С тем чтобы избежать положения, содержащегося в пункте 2, представляющего собой санкцию исключительно за факт погрузки опасных грузов без уведомления перевозчика, мы предлагаем добавить в пункт 2 после слов «...перевозчик не осведомлен об их природе и характере» слова «и такой груз станет опасным для судна или другого груза». Слова «как того требуют обстоятельства» следует исключить из пунктов 2 и 3, с тем чтобы перевозчик не был ограничен в выборе того, как избавиться от груза, когда возникает такая опасность.

В проекте конвенции совсем не рассматривается право перевозчика на уплату фрахта, в случаях когда опасные грузы были выгружены раньше, чем они достигли места назначения, уничтожены или обезврежены. Решение этой проблемы будет зависеть от того, знал ли перевозчик о природе груза и о мерах предосторожности, которые следует принять.

В первом случае перевозчик знал, что перевозка связана с определенной опасностью, и получил более высокий фрахт за нее. Поэтому, если в данном случае не был достигнут результат перевозки или был достигнут только частично, целесообразно допустить, что перевозчик имеет право на фрахт в сумме, пропорциональной расстоянию, фактически пройденному судном с этим грузом.

Во втором случае перевозчик, заключая контракт перевозки, не знал об опасности, связанной с перевозкой доверенного ему груза. Следовательно, если в результате опасности, которая не могла быть предвидена перевозчиком, груз не может быть доставлен в порт назначения, перевозчик сохраняет право получить фрахт, и в случае, когда этот фрахт не был получен в порту погруз-

ки, он может получить его полностью. Эти права перевозчика должны быть обусловлены в правилах об опасных грузах.

Статья 15

Пункт 1 b

Как говорилось выше, определение «груз» требует определенного пересмотра, поскольку этот термин не должен включать упаковку (см. замечания к пункту 4 статьи 1 проекта конвенции). Если соответствующее изменение будет внесено в определение «груз», то следует также пересмотреть формулировку пункта 1 b настоящей статьи. Говоря об упакованных товарах, следует иметь в виду не состояние самих товаров, а их упаковку. Поэтому формулировка пункта 1 b настоящей статьи должна быть следующего содержания: «внешнее состояние груза или его упаковка».

Статья 16

Пункт 1

В данном пункте не обуславливается прямо право перевозчика делать оговорки. Такое право лишь упоминается. Однако в целом правила, содержащиеся в пункте 1, относятся только к обязательствам перевозчика указать основания, по которым он считает, что данные коносаменты не точны, и на невозможность разумной проверки.

Такая формулировка пункта не соответствует полностью пункту 3 настоящей статьи, в которой предусматривается ссылка на оговорки, содержащиеся в пункте 1, и которая означает оговорки перевозчика, касающиеся характеристики груза. Фактически в пункте 1 ничего не говорится о таких оговорках. В этой связи было бы предпочтительно установить в конвенции прямо право перевозчика делать пометки о грузе в коносаменте.

Что касается обязательства, возлагаемого на перевозчика в силу пункта 1 настоящей статьи, делать специальную пометку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, и об отсутствии разумной возможности проверки, то оно не закреплено во всех правовых системах. Как указывалось в четвертом докладе Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков груза (пункт 37)⁴, практическое применение этого положения встретит значительные трудности.

Требования делать специальные отметки об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, и об отсутствии разумной возможности проверки на практике приведет к разработке перевозчиком определенного стандарта или единообразных оговорок, которые он будет включать в коносамент. Если держатель коносамента, являющийся третьим лицом, не согласен с такими оговорками, он должен опровергнуть их. Таким образом, доказательства несоот-

ветствия мотивов, указанных перевозчиком, обязательствам дела возлагается на держателя коносамента. Если держателю коносамента удастся доказать такое несоответствие, то оговорки перевозчика, касающиеся данных, указанных в коносаменте, не будут иметь юридических последствий. Иными словами, несмотря на наличие оговорки, коносамент должен быть признан чистым. Однако если необоснованность мотивов, указанных перевозчиком, не доказана и, следовательно, коносамент не является чистым, то его владелец должен доказать, что потеря или ущерб грузу были причинены в период, когда груз находился в распоряжении перевозчика. Следовательно, процесс доказательства для держателя коносамента разбивается на две части. Во-первых, он опровергает мотивы, выдвинутые перевозчиком, а затем, если их необоснованность не была доказана (такой факт должен быть установлен судом или арбитражным органом), пытается доказать то, что потеря или ущерб грузу были причинены в период, когда груз находился в распоряжении перевозчика. Это происходит в результате того, что в конвенции содержится требование сделать отметку об основаниях, по которым перевозчик считает данные коносамента неточными, и об отсутствии разумной возможности проверки; проверка этого факта судом или арбитражным органом становится очень трудной.

Пункт 2

После слов «внешнее состояние груза», используемых дважды, желательно добавить соответственно дважды слова «...или его упаковки» (см. замечания к пункту 1 b статьи 15, выше).

Пункт 3 b

Упоминание, что понятие «держатель коносамента» — третья сторона — включает любого добросовестного грузополучателя, является чрезмерным.

Пункт 4

Правило, содержащееся в этом пункте, ставит перевозчика в неблагоприятное положение, лишая его права удержания груза, когда грузоотправителем не был уплачен фрахт и в коносаменте нет никакого указания на то, что фрахт должен быть уплачен грузополучателем. Лучше было бы исключить это правило из проекта конвенции.

Статья 17

Общие замечания по пунктам 2, 3 и 4

Везде в этих текстах нет необходимости добавлять слова «включая любого грузополучателя» после слов «третьей стороны».

Пункт 3

Это правило ставит перевозчика в очень трудное положение. Получение гарантийного письма от грузоотправителя и выдача в обмен на него чистого коносамента всегда означает отказ от некоторых оговорок, касающихся данных коно-

⁴ A/CN.9/96/Add.1; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1975 год, часть вторая, IV.2.

самент. Такой отказ, вполне естественно, дает основания для предположения о намерении обмануть третью сторону. Из этого легко вытекает вывод относительно того, что гарантийное письмо не имеет силы также и для грузоотправителя.

Положение, содержащееся в пункте 3, ставит перевозчика в неравное положение по сравнению с грузоотправителем. Последний в случае выдачи гарантийного письма с намерением обмануть третью сторону практически не несет никакой ответственности, хотя он и является инициатором такого обмана. Поэтому было бы лучше регулировать действительность и значение гарантийных писем в отношении грузоотправителей в соответствии с соответствующими национальными законодательствами и правовой и судебной практикой.

Пункт 4

В проекте конвенции определяется общее правило об утрате права на ограничение ответственности перевозчика (статья 8). Для того чтобы избежать расхождений в содержании конвенции, следует принимать во внимание только критерий, содержащийся в этой статье, при решении проблемы, применяется или нет положение об ограничении ответственности. Поэтому лучше опустить положение пункта 4, касающееся конкретного случая утраты перевозчиком его права на ограничение ответственности.

Статья 18

Сам факт заключения договора перевозки не равнозначен принятию груза перевозчиком. Иными словами, договор перевозки не может представлять сам по себе какого-либо доказательства такого принятия груза. Следовательно, положение этой статьи должно относиться только к документам, не являющимся коносаментам и доказывающим лишь факт заключения договора перевозки (а именно чартер-партии, уведомление о резервировании места), а также принятии груза перевозчиком. Поэтому формулировку статьи 18 следует изменить следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающего договор перевозки, и получает или принимает груз, такой документ является доказательством *prima facie* передачи перевозчиком грузов, описанных в нем».

Статья 19

Пункты 2 и 5

Для того чтобы избежать двусмысленности при толковании слова «дни» (последующие дни, рабочие дни и т. д.), предпочтительней является указание того, что в обоих случаях имеются в виду последующие дни.

Статья 20

Пункт 1

По-видимому, срок исковой давности для исков о возмещении ущерба против перевозчика уста-

навливается в один год. Такой период вполне достаточен для обоснования и возбуждения иска против перевозчика. С другой стороны, годичный период позволяет урегулировать претензии без ненужных задержек. Кроме того, еще одним аргументом в пользу годичного периода является тот факт, что в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи этот период может быть продлен.

Статья 21

Положения о юрисдикции, содержащиеся в данной статье, по-видимому, неприемлемы по ряду причин. Если эти положения будут приняты и включены в конвенцию, то это будет означать полное отрицание многолетней практики в урегулировании проблем юрисдикции на основе соглашения сторон.

Содержание и структура пункта 1 свидетельствуют о том, что, хотя он предусматривает возможность возбуждения иска в месте, предусмотренном в договоре перевозки, он не исключает для истца возможности выбрать одно из других четырех мест, перечисленных в пункте 1, а именно в порту погрузки, в порту разгрузки, в месте основного предприятия ответчика или в месте заключения договора. Практически это дает возможность истцу в одностороннем порядке отказать от согласованного места урегулирования иска и фактически лишает силы такое соглашение.

Предоставление истцу права возбудить иск в месте заключения договора будет на практике означать, что судебное разбирательство, вытекающее из договора перевозки, может быть проведено в судах, не расположенных в месте основного предприятия перевозчика или в портах погрузки или выгрузки.

В пункте 2 настоящей статьи предусматривается возможность возбудить иск в месте ареста перевозящего груз судна. Этот пункт не приемлем в целом для стран, которые следуют принципу суверенного иммунитета судов, находящихся в собственности государственных органов, и утверждают невозможность их ареста.

Следует иметь в виду, что в соответствии с законодательством ряда государств возбуждение исков *in rem* невозможно.

Вышеуказанные замечания делают положения проекта конвенции о юрисдикции неприемлемыми в целом. Предпочтительнее отказаться от намерения включить в конвенцию какое-либо положение о юрисдикции, предоставив сторонам договора право выбрать место возбуждения исков и применяемое законодательство путем соответствующих соглашений по их выбору.

Статья 22

Положения об арбитраже вызывают в основном те же возражения, что и изложенные в связи с предыдущей статьей.

Предоставленная сторонам возможность избрать место арбитражного разбирательства в арбитражной оговорке или в соглашении (пункт 2b) не лишает истца его права выбрать место арбитражного суда, предоставленного в силу пункта 2a (пункт 4). Это положение уменьшает значение соглашения сторон относительно места арбитражного разбирательства и ставит под сомнение целесообразность таких соглашений.

Сложное положение об арбитраже, ограничение выбора сторонами места арбитражного разбирательства могут вынудить судовладельцев не включать арбитражную оговорку в коносамент.

Учитывая вышеизложенные соображения, следует признать, что включение положения об арбитраже в конвенцию не оправдано. Было бы лучше предоставить сторонам право решать проблему об арбитражном разбирательстве путем взаимного соглашения, а также путем введения соответствующих оговорок и соглашений в договор перевозки.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

[Подлинный текст на английском языке]

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Прежде всего МСМС хотел бы обратить внимание на тот факт, что законодательство о морских перевозках в том виде, в каком оно вводилось в действие в Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила), было повсеместно принято торгующими странами мира и обеспечивает высокую степень стабильности в том, что касается ответственности перевозчиков за грузы. Коносамент, основанный на этом законодательстве, может по-прежнему рассматриваться как один из наиболее важных коммерческих документов в международной торговле. Поскольку для широкого принятия международной конвенции требуется значительное время (в случае с Брюссельской конвенцией 1924 года это было достигнуто лишь после второй мировой войны), то любой пересмотр должен основываться на тщательном взвешивании тех результатов, которые могут быть получены.

Следует также учитывать, что законодательство о морских перевозках — это такая область, которая касается международной торговли и, в первую очередь, тех сторон, которые непосредственно участвуют в такой торговле и превосходно знают о всех связанных с этим рисках.

Компромисс, содержащийся в Гаагских правилах 1924 года, устанавливает определенное разделение рисков между перевозчиком и грузом. В конвенции перечисляются риски, возложенные непосредственно на грузы, в особенности такие, как риски навигационной ошибки и риски пожара. Компенсация в случае утраты или ущерба в связи с этими рисками обеспечивается за счет стра-

хования грузов. Убытки, связанные с рисками, возложенными на перевозчика, компенсируются за счет страхования ответственности перевозчика (P & I). Такое ясно выраженное распределение рисков между двумя сторонами в договоре перевозки помогло в достаточной степени обеспечить в международной торговле защиту товаров от утраты или порчи в пути. Хотя опыт показывает, что граница между рисками, возлагаемыми на перевозчика и на грузы, выражена не совсем четко, такое распределение тем не менее в значительной мере способствовало сокращению числа споров.

Проект, предложенный ЮНСИТРАЛ, изменит основополагающую связь, существующую в настоящее время между перевозчиком и грузом. Он вызовет перенесение значительной части рисков на перевозчика с соответствующими последствиями для соглашений о страховании. Ситуации, в которых перевозчик может быть освобожден от ответственности, будут менее определенными. Основывая свои замечания на опыте и знаниях в области страховой защиты товаров в пути, МСМС делает особый упор на последствия такого перенесения рисков.

В заключение следует отметить, что МСМС твердо придерживается мнения о том, что система, установленная в нынешних Гаагских правилах, в большей мере отвечает потребностям мировой торговли, чем предлагаемый проект конвенции. Однако он признает, что такая точка зрения может оказаться неприемлемой для делегатов, изучающих следующую стадию пересмотра. Соответственно МСМС обращает также внимание на определенные конкретные вопросы проекта.

КОНКРЕТНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Статья 1

Пункт 4

Предлагаемое в проекте определение груза предполагает, что перевозчик будет нести одинаковую ответственность за грузы, находящиеся под палубой и на палубе, с учетом, однако, конкретных правил статьи 9, касающейся палубных грузов. МСМС считает эту новую формулировку удовлетворительной и соответствующей современным методам перевозки.

Статья 2

МСМС не возражает против новых критериев определения сферы применения, которые в принципе соответствуют подходам, принятым в других конвенциях в области перевозок. Однако при перевозке между двумя государствами, одно из которых является договаривающимся государством, новые правила будут полностью применимы лишь в тех случаях, когда судебное разбирательство ведется в договаривающемся государстве. Государство, не участвующее в договоре, не будет, конечно, связано нормами конвенции.

Статья 4

Новая формулировка относительно периода ответственности означает, что установленная действующими Гаагскими правилами ответственность, начинающаяся в момент погрузки и заканчивающаяся в момент разгрузки, заменяется ответственностью, которая начинается в момент принятия перевозчиком грузов в свое ведение в порту погрузки и кончается доставкой товаров в порт разгрузки. МСМС считает такое изменение практически осуществимым. Оно также соответствует практике, уже применяемой при определенных линейных перевозках.

Статья 5

Новый текст этой статьи означает коренное изменение существующего распределения рисков между перевозчиком и грузами. Содержащийся в Гаагских правилах перечень случаев освобождения от ответственности заменяется общим правилом, которое означает, что перевозчик несет ответственность до тех пор, пока не докажет, что «он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий». Новая формулировка дает широкие возможности для различных толкований, что вызовет увеличение числа судебных разбирательств. С другой стороны, перечень Гаагских правил имеет то преимущество, что он хорошо известен и его толкование уточнено рядом решений судов, что означает, что судебные разбирательства в настоящее время необходимы лишь в немногих случаях.

Новая формула означает также перенесение рисков с груза на перевозчика. Следствием этого будет значительное увеличение премий по страхованию ответственности перевозчиков. Очевидно, что эти более высокие премии будут перенесены на грузовладельцев посредством увеличения фрахтовых ставок. Тем не менее владелец груза будет по-прежнему испытывать необходимость в страховании грузов «от склада до склада», чтобы быть уверенным в том, что он получит компенсацию в случае утраты или повреждения товаров в пути. При такой новой формулировке банки и другие кредитные учреждения также будут требовать страхования грузов при выдаче ссуды по аккредитиву или против товарораспорядительных документов.

Будет наблюдаться увеличение числа исков о возмещении, предъявляемых страховщиками грузов морским перевозчикам. С одной стороны, повышение ответственности перевозчиков должно было бы теоретически вести к снижению премий по страхованию груза, но, с другой стороны, следует ожидать, что такое снижение будет лишь ограниченным вследствие повышения расходов, связанных с исками о возмещении, поскольку хорошо известно, что иски о возмещении требуют значительного времени, энергии и денег. В итоге это вызовет увеличение расходов грузовладельцев.

Перераспределение рисков, предложенное в данном проекте, в конечном итоге сократит общие возможности системы страхования грузов путем перенесения риска с груза на перевозчика. Это, несомненно, сделает более трудным принятие по договору страхования грузов весьма серьезных рисков, которые в настоящее время рассматриваются.

Проект вводит также ответственность за задержку в доставке. Хотя такая ответственность на договорной основе, видимо, соответствует определенным тенденциям в современной практике перевозки грузов, МСМС сомневается в целесообразности введения ответственности за задержку в законодательство о морской перевозке грузов.

Если конкретный срок доставки не был прямо установлен грузоотправителем и перевозчиком, то применение формулы «срок, который, с принятием во внимание обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком», видимо, открывает широкие возможности для предъявления исков. Однако наиболее сложным вопросом в связи с задержкой будет определение того, какие виды убытков должны возмещаться. Если проблема срока ясна, то будет естественным признать ущерб, причиненный товарам в результате задержки, что фактически уже является принятым толкованием Гаагских правил в некоторых странах. Намного более сложным будет определение косвенных убытков, вызываемых задержкой. Если такая ответственность будет включена, то МСМС настоятельно призывает ограничить ее тем, что перевозчик мог разумно предвидеть как вероятное последствие задержки.

МСМС придерживается того мнения, что основной целью законодательства в области морских перевозок должно быть как можно более точное определение обязательств сторон по договору морской перевозки. Видимо, эта цель в большей степени достигается нынешними Гаагскими правилами, чем представленным проектом конвенции. Поэтому МСМС выступает за сохранение нынешнего распределения рисков между перевозчиком и грузом. Более полно аргументы в поддержку такой точки зрения излагаются в брошюре МСМС «Существенная роль страхования морских грузов во внешней торговле», которая будет опубликована в ближайшие несколько недель.

Статья 6

Поскольку по этой статье не было предложено каких-либо пределов ответственности, МСМС лишь предлагает, чтобы пределы были как можно больше сокращены, с тем чтобы не стимулировать предъявления большего числа регрессных исков со стороны страховщиков грузов. Следует также постоянно помнить о том, что если статья 5 проекта конвенции будет принята, то перевозчик в большинстве случаев будет нести ответственность за полную утрату груза. Это пред-

полагает, что он должен иметь такую страховую защиту, которая охватывала бы максимальные пределы возмещения в случае утраты всего груза, перевозимого на борту судна. Если пределы, установленные в правилах Визби, будут превышены на какую-либо сумму, то это приведет к чрезмерной уязвимости, в особенности современных судов, предназначенных для перевозки генеральных грузов.

Различные предлагаемые альтернативы представляются довольно запутанными, в частности в том, что касается ограничения ответственности в случае задержки. Если такая ответственность будет принята, то, по мнению МСМС, она должна быть ограничена суммой фрахта во всех случаях, за исключением случаев физической утраты или порчи груза. Однако следует определить, что означает стоимость фрахта: фрахт для всего груза или для всего коносамента или для задержанной части грузов. Последняя альтернатива представляется наиболее соответствующей возможному ограничению ответственности за каждый килограмм веса брутто утерянных или поврежденных товаров.

Обсуждая проблему ограничения ответственности, следует также рассмотреть вопрос о том, каков будет общий предел ответственности морского перевозчика по Конвенции 1957 года¹.

Статья 8

После того как пределы ответственности уже согласованы, всем заинтересованным сторонам будет выгодно применять их в отношении любой утраты или порчи независимо от обстоятельств. Предлагаемая формулировка, по-видимому, отвечает этому требованию. Однако будет вполне приемлемым содержащееся в проекте указание на то, что право на ограничение утрачивается, когда ущерб причинен преднамеренно или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, будет.

Статья 9

МСМС не возражает против новой формулировки, согласно которой перевозчик имеет право перевозить груз на палубе, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправи-

¹ Международная конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов. Брюссель, 10 октября 1957 года.

телем, обычной практике перевозки данных грузов, либо нормам или положениям статутного права. В частности, при контейнерных перевозках на судах, предназначенных для этой цели, уже стало общепринятой практикой в большинстве стран застраховывать груз на одинаковых условиях, независимо от того, перевозится ли он в контейнерах на палубе или в трюме. Однако не совсем ясно, каково будет положение в случае такого отклонения, когда перевозчик выдает коносамент, в котором указана перевозка в трюме, а затем размещает груз на палубе. Даже несмотря на то, что пункты 3 и 4 имеют целью определить размеры ущерба, не исключена возможность применения общего права о девиации.

Статья 10

Поскольку в конвенцию вводится понятие перевозчика по договору, возникает также возможность установления второго уровня ответственности перевозчика, то есть, если перевозчик по договору использует свою прерогативу принять на себя обязательство, не налагаемое на него конвенцией. Необходимость включения в конвенцию понятия «перевозчика по договору» может быть поставлена под сомнение. Этот вопрос может быть полностью оставлен на усмотрение сторон по данному договору.

Статья 15

Учитывая существующую тенденцию к упрощению грузовых документов, МСМС считает, что в этой статье предлагается слишком много обязательных реквизитов. В коносаменте должны быть отражены лишь те моменты, которые необходимы с коммерческой точки зрения.

Статья 17

МСМС предлагает опустить пункты 2, 3 и 4 данной статьи, касающиеся гарантийных писем. Это не означает, что МСМС выступает за использование гарантийных писем. Напротив, во многих случаях МСМС занимал решительную позицию против мошеннического использования гарантийных писем. Однако, учитывая связанные с этим сложные проблемы, МСМС считает, что нынешняя формулировка указанных пунктов может привести к сложным судебным разбирательствам. Поэтому было бы лучше в конвенции этот вопрос не затрагивать.

2. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (добавление): дополнительные замечания международных организаций (A/CN.9/109/Add.1) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок	309
Международная палата по судоходству	309