

III. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТОЙ СЕССИИ

(Женева, 4—20 февраля 1974 года) (A/CN.9/88)*

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	1—9
I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ	10—28
А. Введение	10—12
В. Прения в Рабочей группе	13—25
С. Доклад Редакционной группы	26
Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы	27—28
II. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	29—49
А. Введение	29—36
В. Прения в Рабочей группе	37—47
С. Доклад Редакционной группы	48
Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы	49
III. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	50—69
А. Введение	50—55
В. Прения в Рабочей группе	56—64
С. Доклад Редакционной группы	65
Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы	66—69
IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ	70—95
А. Введение	70—77
В. Прения в Рабочей группе	78—93
С. Доклад Редакционной группы	94
Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы	95
V. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗА НА ПАЛУБЕ	96—105
А. Введение	96—98
В. Прения в Рабочей группе	99—102
С. Доклад Редакционной группы	103
Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы	104—105
VI. ПЕРЕВОЗКА ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ	106—117
А. Введение	106—109
В. Прения в Рабочей группе	110—114
С. Доклад Редакционной группы	115
Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы	116—117
VII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНОВ «ПЕРЕВОЗЧИК», «ДОГОВАРИВАЮЩИЙСЯ ПЕРЕВОЗЧИК» И «ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК»	118—136
А. Введение	118—121

* 29 марта 1974 года.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)		Пункты
V. Прения в Рабочей группе		122—132
C. Доклад Редакционной группы		133
D. Рассмотрение части VII доклада Редакционной группы		134—136
VIII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «СУДНА»		137—141
A. Введение		137—139
V. Прения в Рабочей группе		140—141
IX. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА		142—153

Приложение		Стр.
КОМПИЛЯЦИЯ ПРОЕКТОВ ПОЛОЖЕНИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА, УТВЕРЖДЕННЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ ¹		153

¹ Настоящая Компиляция включает первые проекты положений, одобренные Рабочей группой на ее третьей, четвертой и пятой сессиях.

ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок была образована Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на ее второй сессии (1969 год) и расширена Комиссией на ее четвертой сессии. В состав Рабочей группы входят следующие 20 членов Комиссии: Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Гана, Египет, Заир, Индия, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Польша, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Франция, Чили и Япония¹.

2. При определении задачи Рабочей группы Комиссия приняла решение, что:

«Правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в Протоколе поправок к данной Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости и подготовку, в случае надобности, новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций²».

¹ Расширенная Комиссией на ее четвертой сессии Рабочая группа состояла из 21 члена Комиссии. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 19 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А, пункт 19). Полномочия одного из этих членов Комиссии (Испания) истекли 31 декабря 1973 года.

² Там же. Комиссия на своей шестой сессии приняла решение, что Рабочая группа должна «продолжить свою работу в соответствии с кругом ведения, определенным Комиссией в резолюции, принятой на ее [Комиссии] четвертой сессии». Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (2—13 апреля 1973 года), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17* (A/9017), пункт 61 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, II, А).

Кроме того, Комиссия определила ряд тем, которые надлежало, среди прочего, рассмотреть³. Рабочая группа на предыдущих сессиях приняла решение в отношении следующих из этих тем: а) период ответственности перевозчика; б) ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; в) оговорки в коносаментах о выборе судов⁴; д) основные правила, определяющие ответственность перевозчика; е) оговорки об арбитраже в коносаментах⁵; ф) ограничение ответственности за перевозку единицы груза; г) перевалка грузов; h) отклонение; и i) срок исковой давности⁶.

3. На своей пятой сессии⁷ Рабочая группа решила посвятить шестую сессию рассмотрению следующих тем: а) определения, содержащиеся в статье 1⁸; б) изъятие оговорок, не имеющих силы⁸; в) палубный груз и живые животные; д) ответственность перевозчика за задержку; е) сфера применения Конвенции.

³ Там же.

⁴ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, Женева, 31 января—11 февраля 1972 года (A/CN.9/63) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV). Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/63/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложения) был использован Рабочей группой в качестве рабочего документа.

⁵ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой (специальной) сессии, Женева, 25 сентября—6 октября 1972 года (A/CN.9/74) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1). Рабочая группа использовала в качестве рабочих документов первый доклад Генерального секретаря (см. предыдущую сноску) и два других рабочих документа, подготовленных Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком» (A/CN.9/74), приложение I (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 2) и «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/74), приложение II (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 3).

⁶ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года (A/CN.9/76) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Рабочая группа использовала в качестве рабочего документа второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁷ Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии (там же, часть вторая, IV, 5), пункты 73—75.

⁸ Вопросы, упомянутые в подпунктах а и б, были оставшиеся темами из перечисленных в резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии (см. сноску 2, выше).

4. Рабочая группа провела свою шестую сессию в Женеве с 4 по 20 февраля 1974 года.

5. На сессии были представлены все двадцать членов Рабочей группы. В работе сессии приняли участие в качестве наблюдателей следующие члены Комиссии: Болгария и Федеративная Республика Германии, а также наблюдатели от следующих международных, межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международного морского комитета (ММК), Международной торговой палаты (МТП), Международной палаты по судоходству (МПС), Международного союза морского страхования (МСМС), Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП), Международного института унификации частного права (МИУЧП), Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) и Международной ассоциации судовладельцев (ИНСА).

6. Рабочая группа путем аккламации избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Мохсен Шафик (Египет)

Заместители Председателя:

г-н Нехемиас Гейрос (Бразилия)

г-н Станислав Сухоржевский (Польша)

Докладчик: г-н Р. К. Диксит (Индия)

7. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

1) Предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/L.1);

2) Второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1);

3) МИУЧП: Исследование вопроса о перевозке живых животных (A/CN.9/WG.III/ WP.11);

4) Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/WG.III/ WP.12, тома I — III);

5) Палубный груз: рабочий документ, подготовленный Секретариатом (A/CN.9/WG.III/ WP.14);

6) Замечания и предложения по темам, подлежащим рассмотрению на шестой сессии Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/ WP.12/Add.1);

7) Компиляция проектов положений об ответственности перевозчика, утвержденных Рабочей группой: записка Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.13).

8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Открытие сессии.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня.
4. Рассмотрение отдельных пунктов, отобранных на пятой сессии Рабочей группы для рассмотрения на шестой сессии.
5. Будущая работа.
6. Утверждение доклада.

9. Рабочая группа использовала доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» и ниже именуемый третьим докладом Генерального секретаря (A/CN.9/WG.III/ WP.12), в качестве рабочего документа для обсуждения рассмотренных в нем тем. В этом докладе Генеральный секретарь рассмотрел следующие темы: часть первая — ответственность морских перевозчиков за задержку; часть вторая — географическая сфера применения Конвенции; часть третья — документальная сфера применения Конвенции; часть четвертая — оговорки, не имеющие юридической силы в коносаментах⁹. Что касается рассмотрения определений, содержащихся в статье 1, то Рабочая группа использовала в качестве рабочего документа часть пятую доклада Генерального секретаря, озаглавленного «Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» и ниже именуемого вторым докладом Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1)*. Помимо вышеупомянутых докладов Рабочая группа использовала исследование, подготовленное Международным институтом унификации частного права (МИУЧП), озаглавленное «Исследование вопроса о перевозке живых животных» (A/CN.9/WG.III/ WP.11)**, и рабочий документ Секретариата по вопросу о палубном грузе (A/CN.9/WG.III/ WP.14).

1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ

А. Введение

10. В части первой третьего доклада Генерального секретаря рассматривается вопрос об ответственности морских перевозчиков за задержку при доставке груза¹⁰. В докладе отмечается, что в Брюссельской конвенции 1924 года не предусмотрено положения по данному вопросу, что прецедентное право в данной области характеризуется противоречивостью и что в большинстве стран эти проблемы не решены ни на основе постановлений суда, ни на основе законов.

11. В докладе отмечается (пункт 5), что в соответствии с настоящей Конвенцией в тех случаях, когда при перевозке грузу нанесен физический ущерб в результате задержки при доставке, связанный с этим правовой вопрос аналитически не отличается от вопроса, возникающего обычно в связи с нанесением грузу физического ущерба в случае невыполнения перевозчиком своего обязательства в соответствии со статьей 3 (2): «должным образом и осторожно погружать..., перевозить... и разгружать перевозимый груз». С другой стороны, отмечается также, что действующее законодательство особенно неяс-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4.

** Приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 3, ниже.

⁹ Части первая и вторая названного документа (A/CN.9/WG.III/ WP.12, тома I—III) содержатся в томе I, часть третья — в томе II и часть четвертая — в томе III. Третий доклад Генерального секретаря, который также издан в качестве добавления к настоящему докладу (A/CN.9/88/Add.1), приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

¹⁰ A/CN.9/88/Add.1; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

но в тех случаях, когда следствием задержки является непричинение физического ущерба грузу, а экономические убытки грузополучателя (например, вследствие неспособности получателя использовать или перепродать груз или в результате понижения стоимости товаров за время задержки)¹¹.

12. В докладе рассматриваются положения о задержке, предусмотренные в других транспортных конвенциях (пункты 8 — 12). Затем в докладе изложены пять проектов положений для рассмотрения Рабочей группой: 1) в проекте положения А (пункт 13) устанавливается основной принцип, согласно которому положения Конвенции об ответственности перевозчика распространяются не только на случаи физической утраты или повреждения груза, но и на случаи задержки при доставке; 2) в проекте положения В (пункт 17) дается определение задержки; 3) в докладе представлены два альтернативных текста о сроках давности в отношении ответственности перевозчика за задержку. В одном из вариантов (проект положения С, пункт 26) предусматриваются такие же давностные сроки, которые предусмотрены в положении, утвержденном Рабочей группой в отношении утраты или повреждения груза¹². В другом варианте (проект положения D, пункт 28) предусматривается особое ограничение ответственности за убытки грузоотправителя, за исключением случаев физической утраты или повреждения груза (например, за экономические убытки); это особое ограничение основано на стоимости провоза данного груза¹³; 4) проблема, возникающая при чрезмерной задержке в доставке груза, когда не ясно, утрачен ли груз, рассматривается в предложении (проект положения Е, пункт 37), основанном на положениях, предусмотренных в конвенциях о дорожных (КДПГ) и железнодорожных (МГК) перевозках грузов.

В. Прения в Рабочей группе

1) Основное положение об ответственности перевозчика за задержку

13. Рабочая группа пришла к общему согласию в отношении желательности предусмотреть особое положение, устанавливающее ответственность перевозчика за утрату или повреждение в результате

¹¹ В докладе (примечание 12 к пункту 5) отмечается, что одна из проблем заключается в том, являются ли некоторые виды экономических убытков в достаточной степени прямыми или предвидимыми, чтобы служить основанием для взыскания убытков. Далее отмечается, что такие проблемы экономических убытков покупателя могут возникнуть, когда груз утрачен или не может быть больше использован в результате физического повреждения, и, следовательно, не характерны для случая отсутствия груза ввиду задержки в доставке. В докладе обращается также внимание на связь между этой общей проблемой и положениями, ограничивающими ответственность перевозчика. См. Компильацию проектов положений, утвержденных Рабочей группой (A/CN.9/WG.III/WR.13) (называемую далее «Компильацией»), часть J (Ответственность перевозчика). Компильация воспроизводится как приложение к настоящему докладу.

¹² Компильация, часть J. В данном положении денежные суммы не называются.

¹³ В докладе отмечается (примечание 35), что согласно рассмотренному в 1970 году тексту Конвенции о железнодорожных перевозках грузов предусматривается ограничение в размере «двойной суммы платы за перевозку». В проекте положений этот подход находит отражение в словах, заключенных в скобки, и подлежит отдельному рассмотрению Рабочей группой.

задержки, и большинство представителей высказались в пользу подхода, изложенного в проекте положения А третьего доклада Генерального секретаря¹⁴. Один из наблюдателей выступил против включения в Конвенцию такого положения на том основании, что в результате этого на судовладельцев будет возложена значительная потенциальная ответственность за убытки, причиняемые в результате задержки. Другой наблюдатель заявил, что с точки зрения страхования ответственность перевозчика за задержку будет рассматриваться как новый риск, однако страхование может покрывать такой риск.

14. Несколько представителей предложили изменить проект положения А так, чтобы он соответствовал статье 19 КДПГ¹⁵. Другие представители предложили, чтобы при любых изменениях проекта положения А, содержащегося в третьем докладе Генерального секретаря, учитывались проект Конвенции КПГ¹⁶ и единообразные правила МТП о документе на смешанную перевозку¹⁷. Однако некоторые представители и наблюдатели предупреждали против использования конвенций о наземных перевозках в качестве моделей для Конвенции о морской перевозке грузов.

15. Некоторые представители подчеркнули, что Конвенция должна применяться только после того, как перевозчик принял груз, поскольку перевозка не начинается до того момента, пока перевозчик фактически не принял груз. Один из представителей предложил конкретно предусмотреть в Конвенции положение об ответственности перевозчика за дополнительные расходы, понесенные грузоотправителем в результате задержки в принятии груза перевозчиком.

16. Некоторые представители в принципе поддерживали одного из делегатов в том, что перевозчик должен нести ответственность за «экономические потери в результате задержки». Однако ряд представителей и наблюдателей, поддержавших использование термина «экономические потери», считали необходимым перечислить виды экономических потерь в результате задержки, за которые перевозчик должен нести ответственность, и указать, что степень такого ущерба следует ограничить каким-либо критерием предвидения. По мнению других представителей, определение степени ущерба в результате задержки по вине перевозчика следует оставить на усмотрение национального законодательства; в связи с этим они возражали против какого-либо перечисления видов возместимых экономических потерь или включения оговорки об ограничении возместимых потерь, основанной на каком-либо критерии предвидения ущерба, помимо физического повреждения груза. Некоторые представители воз-

¹⁴ A/CN.9/88/Add.1, часть первая; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

¹⁵ Конвенция о договоре международной перевозки грузов по железной дороге (1956 год), United Nations, *Treaty Series*, vol. 339, p. 189.

¹⁶ Проект конвенции ИМКО/ЕЭК о международной комбинированной перевозке грузов (ноябрь 1971 года), STC IV/18/Rev.; TRANS/374/Rev.1, статья 11.

¹⁷ Международная торговая палата, брошюра 273 (ноябрь 1973 года), правила 14—15.

ражали против использования термина «экономические потери», поскольку все потери в определенном смысле являются экономическими и этот термин не имеет признанного значения в большинстве правовых систем.

2) *Определение задержки*

17. Все члены Рабочей группы признали необходимым дать определение понятия «задержка». Некоторые представители поддержали проект положения В¹⁸, содержащийся в третьем докладе Генерального секретаря и концентрирующий внимание на установленной или нормальной дате доставки. Другие представители высказались в пользу определения, в основе которого лежит понятие «фактическая продолжительность перевозки», как это сделано в статье 19 КДПГ.

18. Один из представителей предложил опустить в проекте положения В слова «к дате доставки, четко установленной в соглашении между сторонами» и тем самым устранить право выбора сторон договариваться о конкретном сроке доставки. Два представителя высказали оговорки в отношении возможности того, что при сохранении этих слов конкретная дата доставки, установленная сторонами, не будет отражена в коносаменте или что такую дату можно было бы установить на основе устного соглашения сторон.

19. Некоторые представители предложили включить в определение задержки конкретное положение, охватывающее случаи отправки груза частями, однако ряд других представителей высказались против этого предложения.

3) *Применение правил об ограничении ответственности к случаю задержки*

20. Около половины представителей в Рабочей группе в принципе поддержали идею установления единого ограничения в отношении ответственности перевозчика, независимо от того, был ли ущерб нанесен в форме физической утраты или повреждения груза или в каком-либо ином виде утраты или повреждения (например, в результате задержки, от которой пострадал владелец груза), и независимо от того, приняла ли ошибка перевозчика, приведшая к ущербу, форму задержки или какого-либо другого нарушения перевозчиком своих обязательств по Конвенции. Хотя эти делегаты и предложили некоторые изменения редакционного характера, они одобрили подход, предусмотренный в проекте положения С¹⁹.

21. Большинство, хотя и незначительное, представителей и некоторые наблюдатели отдали предпочтение двойной системе ответственности, предусматривающей установление ограничения ответственности перевозчика за физическую утрату или повреждение груза, за каждое место или весовую единицу груза и отдельное ограничение ответственности перевозчика за задержку, основанное на стоимости

провоза, как предлагается в проекте положения²⁰. Большинство представителей, высказавшихся за особое ограничение ответственности в случае задержки, основанное на стоимости провоза, отметили, что, по их мнению, ограничение ответственности за каждое место или весовую единицу груза применяется к случаям физической утраты или повреждения груза в результате задержки и что ограничение ответственности в отношении стоимости провоза будет применяться только в случаях ущерба в результате задержки в доставке, помимо физической утраты или повреждения груза.

22. Один из представителей, поддержанный некоторыми другими представителями, предложил следующую формулировку специального ограничения, применяющегося к случаям задержки: «В случае задержки, если правомочное по договору лицо докажет, что ему нанесен ущерб (*préjudice*), перевозчик обязан уплатить компенсацию, которая не может превышать [двойной] стоимости провоза». Этот представитель заявил, что в качестве модели в его предложении использована статья 23 КДПГ.

23. Некоторые представители считали, что Рабочая группа должна принять альтернативные тексты: один, основанный на принципе единого ограничения ответственности, а другой — на двойной системе ограничения ответственности, предусматривающей особое ограничение в случае задержки. В этой связи было высказано мнение, что правительства еще не в состоянии сделать выбор между этими двумя подходами, поскольку их окончательный выбор может зависеть от уровня фактической ответственности, установленной в каком-либо соглашении в отношении суммы ограничения ответственности за каждое место или весовую единицу груза. Один из представителей предложил, чтобы специальное ограничение ответственности за задержку также имело два альтернативных текста, в одном из которых включалось бы ограничение ответственности в отношении стоимости провоза, а в другом предусматривалось бы ограничение ответственности за каждое место или весовую единицу груза.

4) *Задержка в доставке: утрата груза*

24. Все выступавшие по данному вопросу представители одобрили принцип, содержащийся в пункте 1 проекта положения Е²¹ третьего доклада Генерального секретаря, согласно которому после определенного периода задержки в доставке лицо, распоряжающееся грузом, может рассматривать его как утерянный и на этой основе предъявить иск перевозчику. Однако выражались различные мнения по поводу того, должен ли перевозчик иметь право на доказательство того, что груз фактически не утерян.

25. По мнению большинства представителей, содержащиеся в пунктах 2—4 проекта положения Е положения, подробно регулирующие права истца и перевозчика в случае последующего нахождения груза, не обязательны, ибо этот вопрос можно отнести к сфере коммерческой практики. Однако

¹⁸ А/CN.9/88/Add.1, часть первая, пункт 17; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

¹⁹ Там же, пункт 26.

²⁰ Там же, пункт 28.

²¹ Там же, пункт 37.

некоторые представители сочли вышеуказанные положения полезными, поэтому их следует сохранить, поскольку возможны случаи, когда грузополучатель пожелает получить груз, несмотря на задержку, ввиду особой необходимости в нем. Необходимо также защитить интересы грузополучателя в случаях, когда ценность найденного груза намного превышает максимальную ответственность перевозчика, ибо в данном случае перевозчик весьма легко получил бы неожиданную прибыль.

C. Доклад Редакционной группы

26. После обсуждения альтернативных подходов к решению данной проблемы Рабочая группа решила создать Редакционную группу для разработки текстов по данному вопросу, а также по другим вопросам, которые должны были рассматриваться в ходе шестой сессии²². Ниже приводится доклад Редакционной группы о включении положений об ответственности перевозчика за задержку в доставке с некоторыми поправками к тесту предложенных проектов положений, внесенными Рабочей группой²³.

Часть I доклада Редакционной группы

ВКЛЮЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ЗАДЕРЖКУ В ДОСТАВКЕ

Редакционная группа сформулировала проекты текстов с целью отразить мнения, высказанные в ходе обсуждения Рабочей группой вопроса о включении положений об ответственности перевозчика за задержку в доставке. Редакционная группа решила, что данные проекты текстов должны обязательно заменить некоторые положения, предварительно согласованные Рабочей группой, как указано ниже. Редакционная группа рекомендует следующие положения:

Основные положения, регулирующие ответственность перевозчика.

Заменить пункт 1 части D Компильации проектов положений, утвержденных Рабочей группой, следующим текстом:

«1 а. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждение или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждению или задержке, имели место в то время, когда

²² В Редакционную группу вошли представители Аргентины, Ганы, Индии, Нигерии, Норвегии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала г-на Э. К. Сельвига (Норвегия) своим Председателем.

²³ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) определение задержки в доставке будет содержаться в пункте 1 b, а не в отдельном пункте 4 основного положения об ответственности перевозчика (часть D Компильации); б) подпункт 1 а альтернативы В начинается словами «ответственность перевозчика за потерю, повреждение или расходы, связанные с ...» («loss, damage or expense» следует перевести на французский словом «préjudice» и на испанский словами «los perjuicios»), а не словами «ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи [] за ...»; в) в подпункте 1 с альтернативы В заменить слово «статья» словом «пункт» перед словами «для общей потери груза»; д) в пересмотренной формулировке пункта 1 статьи В части J Компильации слова «являющегося предметом договора перевозки» заменить словами «являющегося предметом данного договора перевозки»; е) в проекте положения о задержке в доставке и утрате груза следует исключить данную в скобках формулировку «в случае, если перевозчик не докажет обратное», следующую за выражением «может считать груз утерянным».

В ходе рассмотрения Рабочей группой данного доклада Редакционной группы были добавлены — по просьбе Председателя Редакционной группы — замечания f и g к замечаниям по предложенным проектам положений.

груз находился в его ведении, как определено в статье []²⁴, 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.

1b. Задержка имеет место, если груз не доставлен в пределах определенно согласованного в письменной форме срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с принятием во внимание обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком».

Ограничение ответственности

Заменить пункт 1 статьи А части J Компильации следующим текстом:

Альтернатива А: Единый метод ограничения ответственности:

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи []²⁵, ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или () франкам за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

Альтернатива В: Двойной метод ограничения ответственности:

1 а. Ответственность перевозчика за потерю, повреждение или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении грузов, ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или () франкам за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

1 б. В случае задержки в доставке грузов, если истец доказывает причину потери, повреждения или расходов, помимо упомянутых выше, в подпункте а, ответственность перевозчика не превышает:

вариант х: [двойной] суммы фрахта.

*вариант у:*²⁶ суммы, эквивалентной (х-у) франкам за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (х-у) франкам за 1 кг веса брутто просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

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

Заменить пункт 1 статьи В части J Компильации следующим текстом:

«1. Возражения ответчика и пределы его ответственности, предусмотренные в данной Конвенции, применяются к любым искам против перевозчика за потерю или повреждение груза, являющегося предметом договора перевозки, а также за задержку в доставке, независимо от того, основан ли такой иск на договоре или на правонарушении».

Задержка в доставке: утрата груза

Лицо, имеющее право предъявить иск за утрату груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи []²⁷ в пределах

²⁴ Ссылка делается на положение, предусматривающее период ответственности перевозчика и содержащееся в подпункте ii части В Компильации.

²⁵ Ссылка делается на пересмотренные основные положения, регулирующие порядок ответственности перевозчика, в которую включается ответственность за задержку.

²⁶ Предполагается, что величина (х-у) составляет более низкое ограничение ответственности, чем величины, упомянутые в подпункте 1 а.

²⁷ Ссылка делается на положение, предусматривающее период ответственности перевозчика и содержащееся в подпункте ii части В Компильации.

[шестидесяти] дней по истечении срока, предусмотренного для доставки, в соответствии с пунктом [] статьи []²⁸.

Замечания по предложенным проектам положений

Внимание Рабочей группы обращается на следующие вопросы:

а) Среди представителей, выступавших за двойной метод ограничения ответственности, большинство поддержало альтернативу В, вариант х, в то время как некоторые представители выступили за вариант у как возможную альтернативу.

б) В отношении положения об ограничении ответственности точки зрения членов Редакционной группы разделились по пункту 1 с, устанавливающему несуммарный эффект отдельных ограничений, включенных в двойной метод.

с) Некоторые представители одобрили включение специального правила о вероятности применительно к случаям задержки в доставке. Была предложена следующая формулировка:

«Перевозчик, однако, не обязан уплачивать компенсацию за потерю, повреждение или расходы, помимо потери или повреждения груза, явившихся результатом задержки в доставке, когда такая потеря, повреждение или расходы не могли быть разумно предусмотрены перевозчиком во время заключения договора перевозки как вероятное последствие задержки».

д) Один из представителей сделал оговорки по поводу определения задержки только как «задержки в доставке».

е) Фраза «потери, повреждение или расходы» следует перевести на французский язык как «préjudice», а на испанский — «los perjuicios»²⁹.

ф) В будущем при утверждении вышеуказанных проектов текстов Рабочей группе, возможно, потребуется пересмотреть тексты некоторых положений, одобренных ею предварительно, с тем чтобы обеспечить единую терминологию в пересмотренной Конвенции.

Д. Рассмотрение доклада Редакционной группы

27. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы³⁰. Доклад Редакционной группы, включающий предложенные проекты положений, был одобрен Рабочей группой.

28. В отношении проекта положения, касающегося задержки в доставке и утраты грузов, были сделаны следующие замечания и оговорки:

а) Некоторые представители выступили за то, чтобы оставить данную в квадратных скобках фразу «в случае, если перевозчик не докажет обратное», следующую за выражением «может считать груз утерянным», с тем чтобы дать возможность перевозчику установить, что груз фактически не утерян, а только задержан, и тем самым опровергнуть презумпцию его потери.

б) Некоторые представители высказались за принятие специальных положений, касающихся после-

дующего нахождения считавшегося утерянным груза лицом, имеющим право предъявить иск за потерю груза, в соответствии с основным постановляющим положением в отношении задержки в доставке и утраты груза. Данные представители предложили дополнить основное положение, предложенное Редакционной группой, еще тремя пунктами, сформулированными в соответствии с Конвенцией о железнодорожных перевозках³¹, Конвенцией КДПГ³² или проектом положения Е, содержащимся в части первой третьего доклада Генерального секретаря³³. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении добавления таких дополнительных положений.

II. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

А. Введение

29. Рабочая группа обсудила отдельно два аспекта сферы применения Конвенции: 1) «документальную» сферу применения Конвенции — последствия, связанные с использованием (или неиспользованием) определенных документов, подтверждающих договор перевозки, и 2) «географическую» сферу применения — последствия, связанные с местом отправления и назначения грузов, перевозимых морем.

30. Вопрос о «документальной» сфере применения рассматривается в части третьей третьего доклада Генерального секретаря³⁴. Виды ответственности, установленные в соответствии с Брюссельской конвенцией 1924 года, распространяются на случаи, когда имеется «договор перевозки», определяемый в статье 1 b. Статья 1 b предусматривает:

«b) «Договор перевозки» — применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента».

31. В докладе обращено внимание на проблемы, которые возникли, в частности, в современной судебной практике в отношении толкования слов, содержащихся в статье 1 b: «удостоверенному коносаментом или аналогичным товарораспорядительным документом».

32. Отмечалось, что в период разработки Конвенции в начале 20-х годов термины «коносамент» и «товарораспорядительный документ» четко определяли типовые договоры перевозки того периода. После погрузки товаров перевозчик выдавал документ, называемый «коносаментом». Этот «коносамент» явно представляет собой «товарораспорядительный

²⁸ Ссылка делается на определение задержки, утвержденное Редакционной группой в пункте 1 b основных правил, регулирующих порядок ответственности перевозчика.

²⁹ Некоторые представители заявили, что с принятием терминов «потеря, повреждение или расходы в результате потери или повреждения товаров» в контексте пункта 1 a статьи D Рабочая группа явно расширила сферу распространения Конвенции на ущербы, не связанные с утратой коммерческой ценности товаров. Пределы ответственности за такие другие виды ущерба будут определяться в соответствии с принципами причинной связи, которые действуют в каждом договаривающемся государстве.

³⁰ См. сноску 23, выше.

³¹ А/CN.9/88/Add.1, часть первая, пункт 36, приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

³² Там же, пункт 35.

³³ Там же, пункт 37.

³⁴ Вопрос о «географической» сфере применения рассматривается в части III настоящего доклада и в документе А/CN.9/88/Add.1, часть вторая; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

документ», в частности, в том плане, что перевозчик лишь обязан передать груз в обмен на документ — фактор, который дает держателю документа право осуществлять контроль над грузом³⁵.

33. В докладе отмечается, что во многих регионах документы, называемые «коносаменами», точно отвечают вышеуказанным критериям, однако в других регионах используются два различных типа «коносаментов». Коносамент одного типа предусматривает доставку груза «приказу» получателя; ясно, что «ордерный» или «оборотный» коносамент является «товарораспорядительным документом» и подпадает под вышеизложенное определение в статье 1 b. Второй тип, «не подлежащий передаче (или именной) коносамент», дает возможность осуществлять доставку названному грузополучателю без передачи документа. В докладе говорится, что по законодательству некоторых стран этот документ, в тех случаях, когда он называется «коносамент» и в соответствии с внутригосударственным правом имеет некоторые (но не все) признаки товарораспорядительного «документа», предусматривает перевозку в соответствии с положениями Конвенции; однако в законодательстве многих других стран высказываются сомнения относительно того, распространяются ли положения Конвенции на перевозку товаров по таким документам³⁶.

34. В докладе также отмечается, что в торговой и судоходной практике, сложившейся после подготовки Конвенции, используются документы, обеспечивающие большую гибкость и эффективность. Практика перевозок может основываться на документах, носящих различные названия, как например, «транспортная накладная» или «погрузочная расписка», и иногда эти операции могут записываться на пленку и воспроизводиться с помощью электронно-вычислительной машины и других электронных устройств. Это вызывает серьезные сомнения относительно того, подпадает ли такая категория перевозок под определение, изложенное в статье 1 b Конвенции³⁷.

35. В докладе поднят вопрос о том, следует ли сократить пределы защиты, предоставляемой грузоотправителю в соответствии с положениями Конвенции в связи с увеличением масштабов использования таких новых типов документов³⁸, или же их

³⁵ Подобный контроль над грузом облегчает процедуру обмена груза по конкретной цене зачастую с помощью банковских посредников путем представления документов, обусловленных аккредитацией. Кроме того, внутригосударственное право обычно обеспечивает покупателю такого «коносамента» сильную правовую защиту против иска со стороны держателей документа и (по законодательству стран) груза. Такая защита обычно увязывается с той концепцией, что документ является «оборотным» и «представляет» груз.

³⁶ А/CN.9/88/Add.I, часть третья, пункты 8—9; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже.

³⁷ В докладе рассматривается также вопрос о последствиях невыдачи перевозчиком документа в случаях, когда такая выдача предполагается или является обычной практикой. Там же, пункты 14—18.

³⁸ В докладе отмечается, что вопрос о защите, предоставляемой грузоотправителю в случае утраты или повреждения груза или задержки с его доставкой, является вопросом, не связанным с вопросом о правилах, определяющих права последовательных держателей коносаментов и других документов, подтверждающих перевозку.

следует расширить. Обращалось внимание на положения, касающиеся данного вопроса, в других транспортных конвенциях³⁹. В свете этих соображений в докладе излагается проект положения, в соответствии с которым «договор перевозки» применяется ко «всем договорам морских перевозок грузов». Отмечалось, что при таком подходе название документа, подтверждающего договор перевозки, и отсутствие такого документа не повлияют на сферу применения Конвенции⁴⁰.

36. В докладе указывается, что если такое широкое основное правило, касающееся применения Конвенции, будет принято, то следует также рассмотреть вопрос о некоторых исключениях. В нем изложен проект положений, в котором сохраняется существующее в настоящее время исключение для чартер-партий. Обращается также внимание на возможность других исключений для определенных видов перевозки в тех случаях, когда они не подпадают под сферу действия Конвенции⁴¹.

В. Прения в Рабочей группе

1) Общее правило, касающееся сферы применения

37. Рабочая группа в целом признала, что следует расширить сферу применения Конвенции, с тем чтобы обеспечить более широкое применение правил, имеющих обязательную силу. Большинство представителей придерживались мнения, согласно которому в Конвенции, как общее правило, должно указываться, что в соответствии с нормами она применима ко всем договорам морской перевозки грузов на географической основе⁴².

38. Некоторые представители выступили за расширение сферы применения Конвенции и на другие документы помимо договора перевозки, с тем чтобы Конвенция охватывала все виды морской перевозки, все формы обязательств (договор, деликт, ответственное хранение), все документы и ситуации, при которых погрузка и отгрузка осуществляются с помощью электронно-вычислительных машин. С другой стороны, некоторые другие представители придерживались мнения, что положения Конвенции должны применяться лишь к договорам перевозки, подтвержденным надлежащим документом, и что основным документом должен являться «коносамент», ибо стороны, заключающие договоры морской перевозки, знакомы с данным документом.

³⁹ Там же, пункты 25—27 (приводятся в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже), касающиеся положений в конвенциях о железнодорожной (МГК), дорожной (КДПГ) и воздушной (Варшавская конвенция) перевозке грузов.

⁴⁰ В докладе отмечается, что другие положения Конвенции, касающиеся обязанности перевозчика выдавать документы, содержащие определенные положения, и права третьих лиц, вытекающие из этих документов, представляют собой вопросы, не связанные с основным правилом, касающимся сферы применения Конвенции. Там же, пункт 38.

⁴¹ Там же, пункты 23—24, 31, 36—37.

⁴² Проект статей, принятых Рабочей группой в отношении географической сферы применения Конвенции, см. пункт 65, ниже.

39. Некоторые представители, выступавшие за применение Конвенции ко всем договорам перевозки, подчеркнули, что каждый грузоотправитель должен по-прежнему иметь право требовать коносамент и что Конвенция должна содержать единообразные правила, определяющие содержание коносаментов. Кроме того, было внесено предложение о желательности включений правил, определяющих тип информации, которая должна содержаться в других документах, подтверждающих перевозку, в таких, как транспортные накладные и деливери-ордера.

2) Исключения из применения Конвенции

40. Было высказано мнение о том, что в статье, касающейся сферы применения Конвенции, должно содержаться положение, предусматривающее, что в случаях, когда коносамент или подобный товарораспорядительный документ не выдан, стороны договора перевозки с помощью отметки, сделанной в документе, подтверждающем договор перевозки и подписанном грузоотправителем, могут договориться о том, что договор не подпадает под действие положений Конвенции. Эти представители отметили, что при вышеизложенных обстоятельствах договор между сторонами не является договором о присоединении, поскольку грузоотправитель особо выразил свое согласие по вопросу о неприменении положений Конвенции.

41. Большинство представителей возражали против включения такого положения, позволяющего грузоотправителю отказываться от защиты по Конвенции даже в тех случаях, когда документ, свидетельствующий о договоре перевозки, не является коносаментом. Указывалось, что типовые документы могут разрабатываться перевозчиками без указания на применение Конвенции и грузоотправители должны подписывать их в обычном порядке. Это были бы новые виды договоров о присоединении.

42. Некоторые представители, хотя и разделяли мнение большинства участников, тем не менее придерживались того мнения, что при особых обстоятельствах стороны договора о перевозке должны иметь право особо договариваться о применимости Конвенции.

43. Рабочая группа в целом приветствовала исключение чартеров из сферы применения Конвенции. В связи с этим один представитель отметил, что в соответствии с законодательством его страны чартеры не рассматриваются как договоры о перевозке и поэтому нет необходимости специально исключать чартеры. Другие представители не разделяли эту точку зрения.

44. Было достигнуто согласие, что Конвенция не будет применяться к чартерному договору между фрахтователем и судовладельцем, но что она будет применяться к договорным отношениям между перевозчиком и грузовладельцем, который не является фрахтователем.

45. Многие представители возражали против включения в Конвенцию определения чартер-партии. Отмечалось, что нелегко будет найти определение чартер-партии, которое не вызвало бы значительных

трудностей при толковании. В связи с этим один из представителей отметил, что почти не возникало судебных процессов по поводу различий между чартерами и договорами перевозки. Некоторые представители, высказывавшиеся за включение определения чартер-партии, поддержали идею о включении определения на том основании, что было бы желательным провести четкое разграничение между чартерами и договорами перевозки грузов, регулируемые Конвенцией.

46. Обсуждался также вопрос об исключении из сферы применения Конвенции договоров о перевозках отдельными партиями. Такое исключение было поддержано рядом представителей.

47. Рабочая группа решила изъять статью 6 Брюссельской конвенции 1924 года. Было высказано общее согласие с тем, что статья 6 изложена неясно и что, как показала практика, стороны договоров перевозки не прибегают к положениям этой статьи.

С. Доклад Редакционной группы

48. После обсуждения вопроса в Рабочей группе он был передан в Редакционную группу. Редакционная группа согласилась с заменой статьи 1 b и пункта 2 (первое предложение) статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года проектом положения о документальной сфере применения Конвенции и сделала ряд других рекомендаций и замечаний, которые были включены в ее доклад Рабочей группе. Этот доклад, а также проект положения, в который Рабочей группой⁴³ были внесены незначительные поправки, гласит:

Часть II доклада Редакционной группы

ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

Рабочая группа просила Редакционную группу составить проект положений о сфере применения Конвенции с учетом точек зрения по различным аспектам этого вопроса, высказанных представителями.

Редакционная группа рекомендует следующие проекты положений

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов.

2. В тех случаях, когда не выписывается коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ, стороны

⁴³ Ниже следуют поправки к проекту положения, внесенные Рабочей группой: а) в пункте 2 слова «договориться о том» были заменены словом «оговорить» и слова «о соглашении» были заменены словами «об оговорке»; б) в пункте 3 слова «содержащиеся в Конвенции положения» были заменены словами «положения Конвенции»; в) в пункте 4 слова «перевозки какого-либо количества груза» были заменены выражением «перевозки определенного количества груза».

Рабочая группа сняла рекомендацию Редакционной группы (которая содержалась в подпункте ii доклада Редакционной группы) о том, чтобы термин «чартер-партия» переводить на французский язык как «contrat de affrètement constate par une charte partie»; однако Рабочая группа добавила следующий пункт к замечаниям по предлагаемому проекту положений: «Пункт 3 проекта положений: представитель Франции отметил, что «чартер-партия» переводится на французский язык как «contrat d'affrètement»; представители Аргентины и Чили отметили также, что «чартер-партия» переводится на испанский язык как «contrato de fletamento». Рабочая группа решила учесть эти предложения».

По просьбе Председателя Редакционной группы в подпункте ii доклада Редакционной группы была добавлена следующая рекомендация: «Редакционная группа рекомендовала изъять статью 6 Брюссельской конвенции 1924 года».

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.]

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

[4. Для цели настоящей статьи договоры перевозки определенного количества груза в определенный период времени считаются чартер-партиями.]

Редакционная группа также рекомендует, чтобы:

- i) в Конвенции не содержалось никакого определения терминов «чартер-партия» и «contrat d'affrètement»;
- ii) для прений Рабочей группы было утверждено предварительное определение коносамента. Это определение сформулировано следующим образом:

«Коносамент означает коносамент или любой другой аналогичный товарораспорядительный документ»;

- iii) Редакционная группа рекомендовала изъять статью 6 Брюссельской конвенции 1924 года.

Замечания по предложенному проекту положения

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

Пункт 1 проекта положения

1. По мнению одного из представителей, сфера применения должна относиться к «перевозке грузов», а не к «договорам перевозки». Этот представитель предложил сформулировать пункт 1 следующим образом:

«Положения настоящей Конвенции применяются к перевозке грузов между портами двух различных государств».

2. Один из членов Редакционной группы предложил добавить к пункту следующий текст: «подтверждаемым коносаментом или любым другим документом, относящимся к такой перевозке», для того чтобы учесть современную или будущую практику, предполагающую новые и различные формы документации договоров перевозки, и в то же время четко указать, что для подтверждения таких договоров все еще необходимы определенные документы. Эту точку зрения поддержал еще один представитель.

Пункт 2 проекта положения

1. В Редакционной группе разделились мнения в отношении целесообразности включения этого пункта, и было решено, что в докладе Редакционной группы он будет заключен в квадратные скобки.

2. Два представителя, хотя и высказались в пользу принципа, изложенного в этом пункте, считали, что такое исключение из сферы применения Конвенции должно предусматриваться лишь в особых обстоятельствах.

Пункт 3 проекта положения

Представитель Франции отметил, что «чартер-партия» переводится на французский язык как «contrat d'affrètement». Представители Аргентины и Чили отметили также, что «чартер-партия» переводится на испанский язык как «contrato de fletamento»⁴⁴.

Пункт 4 проекта положения

По просьбе четырех представителей, которые возражали против этого положения, было решено заключить этот пункт в квадратные скобки.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

49. Рабочая группа утвердила вышеизложенный доклад Редакционной группы, включая проекты положений с незначительными поправками⁴⁵.

⁴⁴ Рабочая группа решила учесть эти предложения.

⁴⁵ См. сноску 43, выше.

III. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

A. Введение

50. В статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года говорится:

«Положения настоящей Конвенции должны применяться ко всякому коносаменту, выданному в одном из договаривающихся государств».

51. В пунктах 4 — 5 части второй третьего доклада Генерального секретаря отмечено, что в отношении этого положения были высказаны критические замечания, в частности, по следующим причинам: 1) при буквальном чтении Конвенция может применяться, когда перевозка не носит международного характера, то есть является каботажной перевозкой в пределах одного и того же государства, в которой участвуют суда и граждане этого государства; 2) место выписки коносамента в качестве единственного критерия применимости не имеет достаточной взаимосвязи с выполнением договора перевозки.

52. Трудности, связанные с применением положения статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года, привели к пересмотру этой статьи в статье 5 Брюссельского протокола 1968 года. Статья 5 Протокола 1968 года гласит:

«Положения настоящей Конвенции применяются к любому коносаменту на перевозку груза между портами двух различных государств, если:

a) коносамент выдается в одном из договаривающихся государств;

b) перевозка осуществляется из порта одного из договаривающихся государств; или

c) договор, содержащийся в коносаменте или подтверждаемый им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или законодательство любого государства, которое осуществляет эти правила, должны определять условия договора, независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

Каждое из договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к вышеупомянутым коносаментам.

Настоящая статья не мешает одному из договаривающихся государств применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не включенным в предыдущие пункты».

53. В докладе отмечено, что упомянутое выше положение основано на проектах положений, разработанных на двух конференциях Международного морского комитета (ММК): XXIV конференции, проходившей в Риеке, и XXVI конференции, проходившей в Стокгольме. Проект, выработанный в Стокгольме и Риеке, отличается от проекта, отраженного в вышеприведенном положении Брюссельского протокола, в одном важном отношении, а именно: по проекту, выработанному в Риеке и Стокгольме, Конвенция может применяться также, если

«порт разгрузки . . . находится в договаривающемся государстве»⁴⁶.

54. Упомянутое выше предложение, содержащееся в проекте, выработанном в Стокгольме и Риеке, рассматривалось на Дипломатической конференции по составлению проекта Брюссельского протокола 1968 года. В докладе резюмируются основные вопросы, поднятые в ходе дискуссии⁴⁷, и обращается внимание на некоторые практические соображения, связанные с заинтересованностью грузополучателя в применимости Конвенции. К ним относится тот факт, что наличие ущерба грузу и степень любого такого ущерба, как правило, могут быть определены лишь тогда, когда груз разгружается в порту разгрузки; поэтому предъявляемые претензии и возбуждаемые судебные процессы в связи с договором перевозки обычно чаще имеют отношение к порту разгрузки, чем к порту погрузки⁴⁸.

55. С учетом этих соображений в докладе выдвинуты альтернативные проекты предложений для рассмотрения Рабочей группой. Проект предложения А составлен по образцу Брюссельского протокола 1968 года⁴⁹. Проект предложения В также основан на Брюссельском протоколе, но он включает положение, по которому Конвенция применима и в тех случаях, когда порт разгрузки расположен в договаривающемся государстве.

В. Прения в Рабочей группе

56. По общему признанию статья 10 Брюссельской конвенции 1924 года является неудовлетворительной, поскольку она двусмысленна и не предусматривает достаточно широкой сферы географического применения.

57. Кроме того, было достигнуто общее согласие в отношении того, что статья 5 Брюссельского протокола 1968 года (на основе которой разработан проект предложения А) является улучшенным вариантом статьи 10 Конвенции 1924 года. Однако большинство представителей не считали ни статью 5 Протокола, ни проект предложения А полностью удовлетворительными. Эти представители высказались в пользу проекта предложения В, в котором помимо того, что изложено в проекте предложения А, предусматривается применение Конвенции, когда порт разгрузки находится в договаривающемся государстве.

58. Представители, высказывавшиеся в пользу проекта предложения В, подчеркивали необходимость защиты грузополучателя, который часто является истцом в случае утраты или повреждения груза;

⁴⁶ В докладе (А/СN.9/88/Add.1, часть 2, пункт 24; приводится в настоящем томе, часть вторая, III, 2, ниже) отмечено, что окончательный вариант пункта пересмотренной статьи 5, утвержденной в Протоколе 1968 года, явился отражением компромисса в ответ на предложения включить порт разгрузки в качестве основы для применения.

⁴⁷ Там же, пункты 31–32.

⁴⁸ Там же, пункты 33–34.

⁴⁹ Там же, пункт 21. Статья 5 Брюссельского протокола приведена в пункте 52, выше. В проекте предложения А содержатся некоторые редакционные изменения, учитывающие формулировки и подход, нашедшие отражение в предыдущих решениях Рабочей группы.

следовательно, государство, в котором находится порт разгрузки, имеет явно выраженный интерес к этому вопросу, и Конвенция должна применяться, если затронутое государство является стороной Конвенции, даже в том случае, когда порт погрузки находится в недоговаривающемся государстве. Было также отмечено, что Рабочая группа утвердила положения в отношении выбора суда и оговорок об арбитраже, которые предоставляют истцу право выбора возбудить иск в договаривающемся государстве, в котором находится порт разгрузки; для обеспечения выполнения этих положений Конвенция должна действовать в порту разгрузки. В выступлениях в поддержку предложения В было также отмечено, что одной из основных целей Конвенции является обеспечение согласования и унификации морского права и именно этой цели может лучше всего послужить максимально широкая сфера применения.

59. Один из представителей заявил, что некоторые стороны Конвенции 1924 года в своих национальных законодательствах, предусматривающих применение Конвенции, сузили сферу применения Конвенции; законодательство одного из таких государств предусматривает применение положений, содержащихся в Конвенции, только в тех случаях, когда коносамент выписывается в этом государстве, а не в *любом* договаривающемся государстве, как предусматривается в статье 10 Конвенции. Было обращено внимание на пункт 3 проекта предложения А, в котором предусматривается следующее: «3. Каждое из договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к договору перевозки». Этот представитель, поддержанный другими представителями, высказался в пользу включения пункта 3 в проект предложения В. В выступлениях в поддержку этой точки зрения обращалось также внимание на тот факт, что по конституции некоторых государств ратификация той или иной конвенции не придает положениям этой конвенции силы частного права и что это достигается лишь в результате принятия внутригосударственного законодательного акта.

60. Некоторые представители, хотя и поддержали идею, примененную в проекте предложения В, считали, что место выписки коносамента или других документов, подтверждающих договор перевозки, не должно являться самостоятельным критерием для применения Конвенции и что это приведет к неоправданно широкой сфере ее применения. Однако некоторые другие представители высказывались в пользу этого положения, хотя предлагали предусмотреть ссылку не на коносамент, а на документ, подтверждающий договор перевозки, поскольку в соответствии с проектами положений, уже утвержденных Рабочей группой, применение Конвенции больше не зависит от наличия коносамента или аналогичного товарораспорядительного документа.

61. Некоторые представители отметили, что термин «порт разгрузки» является двусмысленным, поскольку не ясно, идет ли речь о *согласованном* порте разгрузки, или о *фактическом* порте разгрузки, который не является согласованным, или, воз-

можно, о том и другом. В связи с этим один из представителей считал целесообразным предусмотреть, что опционный порт разгрузки должен рассматриваться как фактор для определения применимости Конвенции. Этот же представитель предложил в соответствии с содержащимся в проекте предложения В намерением расширить сферу применения Конвенции, рассмотреть вопрос о применимости Конвенции, независимо от местонахождения порта погрузки или порта разгрузки.

62. Два представителя, поддержавших проект предложения А, подчеркнули, что проект предложения В для них неприемлем, и заявили, что им придется зарезервировать свою позицию в том случае, если Рабочая группа примет положение, включающее порт разгрузки, находящийся в договаривающемся государстве, в качестве критерия для применения Конвенции. В пользу своей позиции эти представители привели доводы, упомянутые в пункте 31 доклада Генерального секретаря. Они также подчеркнули некоторые дополнительные соображения. Так, например, было отмечено, что в соответствии со статьей 5 проекта предложения А государства смогут применять правила Конвенции к случаям, прямо не охваченным этой статьей. Отмечалось, что подход, примененный в проекте предложения А, явился результатом трудного компромисса, достигнутого в 1967 — 1968 годах. Кроме того, отмечалось, что в связи с проектом предложения В возникнут еще большие трудности коллизии права, особенно в отношении стран, которые являются сторонами Конвенции 1924 года, но которые не являются сторонами новой Конвенции в течение переходного периода.

63. Кроме того, один из представителей, высказавшихся в пользу проекта предложения А, заявил, что, если Рабочая группа примет формулировку, соответствующую той, которая предусмотрена в проекте предложения В, возникнет необходимость добавить положение, аналогичное тому, которое содержится в Гаагском протоколе 1955 года, к Варшавской конвенции, с тем чтобы Конвенция была применима к перевозке груза между портами в двух различных государствах при условии, что порт погрузки и порт разгрузки находятся в договаривающихся государствах.

64. Один из представителей, признавая достоинства проекта предложения В, все же отметил, что практический эффект принятия этого предложения не будет намного отличаться от практического эффекта принятия проекта предложения А. Рабочая группа должна рассмотреть вопрос о целесообразности включения положения о сфере применения, которое может привести к тому, что ряд государств не присоединится к Конвенции. В этом случае попытка установить широкую сферу применения не достигнет своих целей; и наоборот, принятие более узкого положения в отношении географической сферы применения не будет иметь значения, если к Конвенции присоединится большое число государств.

С. Доклад Редакционной группы

65. После обсуждения этого вопроса в Рабочей группе он был передан Редакционной группе. Доклад

Редакционной группы с некоторыми поправками, внесенными Рабочей группой, выглядит следующим образом⁵⁰.

Часть III доклада Редакционной группы

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Редакционная группа рассмотрела пересмотренный вариант положения относительно географической сферы применения Конвенции, основанный на точках зрения, изложенных членами Рабочей группы. Редакционная группа рекомендует следующее положение:

1. Положения настоящей Конвенции, при соблюдении статьи []⁵¹, применяются к любому договору перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном договаривающемся государстве; 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 применяются независимо от национальной принадлежности судна, переадресчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

[3. Каждое из договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, упомянутым выше.]

4. Настоящая статья не мешает одному из договаривающихся государств применять правила настоящей Конвенции к внутренним перевозкам.

Замечания по предложенным проектам положений

a) Некоторые представители предложили в подпунктах a, b и c пункта 1 вместо терминов «порт погрузки» и «порт разгрузки» употреблять соответственно термины «порт отправки» и «порт назначения». Редакционная группа отметила, что термины «порт погрузки» и «порт разгрузки» употребляются в других проектах текстов, принятых Рабочей группой, и рекомендовала сохранить

⁵⁰ Ниже указаны поправки, внесенные Рабочей группой:

1) добавляется сноска 51 к пункту 1, ниже; 2) подпункты 1d и e начинаются со слов «коносамент или другой документ, подтверждающий...» вместо слов «документ, подтверждающий...»; 3) пункт 3 заключается в квадратные скобки; 4) добавляется пункт 4; 5) слова «поскольку один из этих портов может быть не упомянут в договоре перевозки» добавляются к примечанию по предлагаемым проектам положений в подпункте d доклада; 6) примечание к подпункту h доклада начинается со слов «Некоторые представители», вместо слов «Один представитель»; 7) к замечаниям по предложенным проектам положений добавляется примечание j.

Было отмечено, что проекты положений, приведенные в настоящей части доклада Редакционной группы, должны заменить статью 10 Брюссельской конвенции 1924 года и статью 5 Протокола 1968 года.

⁵¹ Ссылка делается на проект положения о документальной сфере применения Конвенции, изложенный в части II доклада Редакционной группы, в пункте 48, выше.

эти термины при условии последующего принятия решения в отношении терминологии, употребляемой в Конвенции.

b) Возражая против подпунктов *b* и *c* пункта 1, два представителя высказались в пользу положения, основанного на статье 5 Брюссельского протокола. Они полагали, что в принципе стороны Конвенции не должны претендовать на контроль за условиями отгрузки товаров в их страны, независимо от применяемого права в порту погрузки. Были также высказаны опасения в отношении того, что принятие проекта предложений приведет в течение переходного периода к коллизии с существующими Гаагскими правилами.

c) Один представитель, комментируя подпункт *b* пункта 1, отметил, что нет необходимости включать в подпункт *c* пункта 1 особое положение об опционных портах разгрузки.

d) Что касается подпунктов *a* — *c* пункта 1, то, по мнению одного представителя, следует добавить критерии применения Конвенции, а именно фактический порт погрузки и фактический порт разгрузки, поскольку один из этих портов может быть не упомянут в договоре перевозки.

e) Некоторые представители, ссылаясь на концепцию договоров перевозки грузов, использованную в пункте 1 проекта статьи о документальной сфере применения Конвенции, высказали мнение о том, что ввиду принятия подпунктов *a* — *c* и *e* в подпункте *d* пункта 1 нет необходимости, тем не менее они готовы их принять для того, чтобы удовлетворить пожелания других представителей. Один представитель заявил, что текст подпункта *d* пункта 1 следует читать: «договор перевозки заключается в одном из договаривающихся государств». В соответствии с этим заявлением необходимо принять такую формулировку, с тем чтобы учесть пункт 1 принятого ранее проекта статьи о документальной сфере применения Конвенции, а также тот факт, что пункт 2 этого проекта статьи был заключен в квадратные скобки; таким образом, ряд представителей признали, что Конвенция должна применяться ко всем договорам перевозки, независимо от выдачи документа. В связи с этим представитель предложил принять проект статьи, который будет согласован с текстом пункта 1 проекта статьи о документальной сфере применения Конвенции.

f) Что касается подпункта *e* пункта 1, то два представителя высказали ту точку зрения, что слова «или законодательство любого государства, в котором осуществляются эти положения» следует исключить.

g) По мнению некоторых представителей, пункт 3 нуждается в дальнейшем обсуждении, ввиду того что в нем заключается прописная истина, что международные договоры должны соблюдаться, а также ввиду его побочного влияния на право международных договоров; в последнем случае его не следует рассматривать как прецедент, означающий, что в случае отсутствия такого конкретного положения в тексте Конвенции стороны ее могут не применять Конвенцию в случаях, когда она должна применяться.

h) Один представитель предложил следующие положения о географической сфере применения:

«1. Положения настоящей Конвенции применяются при перевозке грузов между портами двух различных государств.

2. Договаривающиеся государства могут отказаться применять правила настоящей Конвенции при внутренних перевозках или в случаях, которые не требуют пересечения океанов или морей.

3. Договаривающиеся государства могут отказаться применять правила настоящей Конвенции, если порт погрузки и порт разгрузки находятся в недоговаривающихся государствах».

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

66. Рабочая группа рассмотрела приведенный выше доклад Редакционной группы и утвердила пункты 1, 2 и 4 предлагаемого проекта положений.

67. Что касается пунктов 1 *d* и 1 *e*, то один представитель предложил сделать особую ссылку как на коносамента, так и на документы, подтверждаю-

щие заключение договора перевозки, поскольку коносамент может отличаться от договора перевозки и может быть выдан не в том государстве, где был заключен договор перевозки. В ответ на это другой представитель заявил, что такая ссылка на коносамента не обязательна, поскольку понятие «документ, подтверждающий договор перевозки» включает коносамент. С другой стороны, этот представитель был готов принять конкретную ссылку на коносамент, если таково будет пожелание Рабочей группы, поскольку такая ссылка не изменяет существа пунктов 1 *d* и 1 *e*. Впоследствии Рабочая группа решила включить в вышеуказанные документы конкретную ссылку на коносамент.

68. Что касается пункта 3, то некоторые представители по причинам, изложенным в пункте 59, выше, настаивали на сохранении этого пункта без квадратных скобок. Однако большинство представителей, некоторые из которых считали этот пункт излишним, предпочли заключить пункт 3 в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения на более поздней стадии.

69. Представитель одного из государств с федеральной конституционной системой предложил дополнительный пункт в соответствии с пунктом 4 (аналогичный пункту 3 статьи 5 Протокола 1968 года), который должен решить проблемы применения положений Конвенции в государствах с подобной конституционной системой. Большинство представителей, выступавших по данному вопросу с точки зрения систем управления в своих странах, сочли такой пункт излишним, однако были готовы принять его в целях решения упомянутой выше проблемы. Соответственно Рабочая группа приняла пункт 4 предлагаемого проекта положений.

IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ

A. Введение

70. Проблемы, связанные с применением оговорок, не имеющих юридической силы, были проанализированы в части шестой второго доклада Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1)*. Этот анализ был продолжен в части четвертой третьего доклада Генерального секретаря путем разработки альтернативных (однако не взаимоисключающих) проектов текстов, посвященных вопросу применения оговорок, отклоняющихся от положений Конвенции.

71. В обоих докладах отмечено, что включение в коносамента оговорок, не имеющих юридической силы, порождает неясность у грузовладельцев относительно их прав и ответственности. Было признано, что их изъятие «облегчило бы торговлю, так как их сохранение [в коносаментах] имеет следующие обременительные последствия: эти оговорки *a)* вводят в заблуждение грузовладельцев, в результате чего они вынуждены отказываться от предъявления обоснованных претензий; *b)* являются также предлогом для затягивания споров и переговоров в отно-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4.

шении претензий, которые в противном случае можно было бы быстро разрешить; с) способствуют беспечным судебным процессам»⁵².

72. В докладах указываются четыре возможных способа решения вопроса об оговорках, не имеющих юридической силы; эти способы рассматриваются ниже.

73. Первый способ направлен на то, чтобы сделать обязательные требования Конвенции по возможности ясными и исчерпывающими. В этой связи обращалось внимание на статью 3 (8) Брюссельской конвенции 1924 года, в которой сделана попытка упорядочить применение оговорок, не имеющих юридической силы. Эта статья гласит:

«Любая оговорка, статья или положение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или повреждения, нанесенные грузу или в связи с грузом, возникающие в результате небрежности, ошибки или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в данной статье, или уменьшающие такую ответственность каким-либо иным образом, чем это предусмотрено в данной Конвенции, не действительны и не имеют никакой юридической силы. Оговорка, предоставляющая перевозчику выгоды от страхования, или какая-либо аналогичная оговорка рассматриваются в качестве оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности».

В докладах отмечается, что статья 3 (8) в настоящей формулировке неудовлетворительна, поскольку она: а) касается лишь положений Конвенции, относящихся к «ответственности»; б) оставляет неясным вопрос о ее влиянии на оговорки, имеющие юридическую силу лишь в определенных обстоятельствах и не имеющие таковую в других; и с) оставляет неясным вопрос о влиянии юридической недействительности одной оговорки на остальные положения договора перевозки.

74. Для устранения вышеупомянутых недостатков статьи 3 (8) в третьем докладе Генерального секретаря предлагается проект положения (проект предложения А, пункт 5), который: 1) требует, чтобы договор перевозки или коносамент соответствовал всем положениям Конвенции; 2) предусматривает недействительность оговорки лишь постольку, поскольку она отклоняется от Конвенции; и 3) прямо ограничивает недействительность оговорки, не имеющей юридической силы, положениями самой оговорки. В пункт 2 проекта положения включено основное содержание пункта 1 статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года, который позволяет перевозчику по договору увеличить свою ответственность, установленную в Конвенции.

75. В вышеупомянутых докладах Генерального секретаря рассматривается также предложение указать в тексте самой Конвенции некоторые виды оговорок, не имеющих юридической силы. В этой

связи внимание было обращено на последнюю фразу статьи 3 (8) Брюссельской конвенции 1924 года, прямо запрещающую оговорки, дающие перевозчику право на «страховое возмещение». Однако было отмечено, что этот подход вызывает трудности, поскольку: 1) некоторые оговорки не имеют юридической силы лишь при некоторых обстоятельствах и имеют таковую при других обстоятельствах, и 2) признание некоторых оговорок недействительными может привести к тому, что для достижения тех же целей юристы — составители документа могут подготовить новые формулировки.

76. В соответствии с третьим подходом предлагается введение санкций за применение оговорок, не имеющих юридической силы. В третьем докладе Генерального секретаря выдвигаются два альтернативных проекта положений*. Первая альтернатива (проект предложения В (1), пункт 14) лишает перевозчика права на ограничение ответственности, предусмотренного Конвенцией, когда он в ходе судебного или арбитражного разбирательства ссылается на оговорку, явно не имеющую юридической силы. Вторая альтернатива (проект предложения В (2), пункт 17) устанавливает ответственность перевозчика за все расходы, потери или ущерб (например, судебные издержки), связанные с наличием оговорки, не имеющей юридической силы.

77. В соответствии с четвертым подходом предлагается, чтобы Конвенция требовала включения в договор перевозки уведомляющей оговорки в отношении оговорок, не имеющих юридической силы. В третьем докладе Генерального секретаря содержится проект положения (проект предложения С, пункт 21), который требует, чтобы все договоры перевозки или коносамента включали заявление о том, что: а) перевозка регулируется положениями Конвенции, и б) любая оговорка, отклоняющаяся от положений Конвенции, не имеет юридической силы. Если договор перевозки или коносамент не содержит требуемого заявления, перевозчик в порядке санкции в соответствии с пунктом 2 проекта положения лишается права на ограничение ответственности, предусматриваемого правилами Конвенции. В докладе отмечается, что подобный подход был применен в Варшавской конвенции (о воздушных перевозках) и в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция КДПГ).

В. Прения в Рабочей группе

78. Рабочая группа обсудила проблемы, связанные с включением в коносамента оговорок, не имеющих юридической силы, и рассмотрела решения, основанные на вышеизложенных проектах предложений. Ряд представителей подчеркнули, что эти предложения дополняют друг друга и не являются взаимоисключающими.

79. Большинство представителей согласились с необходимостью выработки на основе проекта предложения А (см. пункт 74, выше) общего положения, устанавливающего правовой статус оговорок, которые не соответствуют положениям Конвенции.

⁵² «Конносамента», доклад секретариата ЮНКТАД, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, пункт 295 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.72.II.D.2).

* См. следующий раздел настоящего тома.

С другой стороны, один из представителей отметил, что в таком положении нет необходимости, поскольку положения Конвенции в любом случае являются обязательными.

80. Были сформулированы предложения для внесения большей ясности в положения пункта 1 проекта предложения А. Кроме того, один из представителей предложил исключить любую ссылку на отделение оговорок, не имеющих юридической силы, от остальных положений договора на том основании, что такое правило явится источником возникновения споров.

81. По мнению ряда представителей, в общем положении проекта предложения А должно быть точно указано, что оно распространяется на все оговорки договора перевозки, независимо от того, содержатся ли они в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки. Один из представителей выразил озабоченность по поводу того, что даже при наличии такой широкой терминологии сохраняется возможность заключения, в соответствии с системами общего права, дополнительных соглашений, не соответствующих положениям Конвенции, но не охваченным данным положением.

82. Высказывалось мнение, что проект предложения А имеет слишком широкую сферу применения, поскольку он распространяется на все положения Конвенции, вместо того чтобы допускать некоторую степень свободы договора в рамках Конвенции по тем областям, которые не считаются обязательными. По мнению другого представителя, необходимо обеспечить гибкость в отношении применения сферы Конвенции, что позволит сторонам в некоторых обстоятельствах изменять бремя ответственности.

83. Большинство представителей поддержали пункт 2 проекта предложения А, придающий юридическую силу оговоркам, увеличивающим ответственность или обязательства перевозчика. Два представителя выразили сомнение относительно необходимости требовать подтверждения в документе оговорок, увеличивающих ответственность перевозчика.

84. Ряд представителей, которые поддержали это общее положение проекта предложения А, выступили также за включение пояснительного списка не имеющих юридической силы оговорок в качестве приложения к основному положению.

85. Что касается включения санкции, для того чтобы удерживать перевозчиков от применения не имеющих юридической силы оговорок (проекты предложений В (1), В (2) и С), то большинство представителей высказались за включение санкции, но не было достигнуто определенного согласия в отношении формы этой санкции.

86. Некоторые представители высказались в поддержку санкции, которая устранила бы ограничение ответственности, предусмотренное Конвенцией (проект предложения В (1)). Однако большинство представителей придерживались мнения, что такая санкция является чрезмерной. Было отмечено, что эта санкция ограничивается случаями ссылки на оговорки, которые «явно» противоречат Конвенции; одна-

ко большинство представителей выразили беспокойство относительно трудностей, присущих определению оговорок, «явно» не имеющих юридической силы.

87. Большинство представителей, поддерживающих концепцию санкции за применение оговорок, не имеющих юридической силы, высказались в пользу подхода, который изложен в проекте предложения В (2) и в соответствии с которым перевозчик несет ответственность за все расходы, потери или ущерб, вызванные не имеющими юридической силы оговорками. Однако один из представителей возразил против такой альтернативы, поскольку ее применение позволило бы отнести судебные издержки при судебном иске на счет проигрывающей стороны, что несовместимо с законодательством его страны. Другой представитель, выступивший против концепции санкции, сделал аналогичную оговорку в отношении этой альтернативы на том основании, что судебные расходы должны определяться национальными нормами.

88. Несколько представителей возражали против подхода, изложенного как в проекте предложения В (1), так и в проекте предложения В (2), на том основании, что эти положения не являются необходимыми и могут дать произвольные результаты.

89. Большинство представителей высказались за включение уведомляющего положения в договор перевозки на основании проекта предложения С (см. пункт 77, выше). С другой стороны, была выражена незначительная поддержка санкции, которая предусматривает лишение перевозчика права на ограничение ответственности, когда в договоре перевозки не содержится требуемого уведомления.

90. Большинство представителей пришли к выводу, что какая-то санкция необходима. Несколько представителей указали, что санкцию, соответствующую положениям проекта предложения В (2) (см. пункты 76 и 87, выше), можно было бы объединить с проектом предложения С. Один из представителей отметил, что, если этот последний подход не будет принят, проблема санкции за отсутствием требуемого уведомления будет оставлена на усмотрение национальных законодательных органов. Выступая в пользу санкции, аналогичной предусмотренной в проекте предложения В (2), а не той, которая первоначально содержалась в проекте предложения С, несколько представителей отметили, что санкция, отменяющая ограничение ответственности перевозчика в случае отсутствия требуемого уведомления, вызвала осложнения в Варшавской конвенции (о воздушных перевозках) и была опущена при последнем пересмотре входящих в Конвенцию правил перевозки пассажиров. Некоторые из этих представителей отметили, что проект предложения В (2) предусматривает санкцию, аналогичную принятой в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

91. Некоторые представители возразили против включения в коносамент и другие документы какого-либо положения, требующего конкретного уве-

домления. В этой связи было отмечено, что такое требование будет несовместимо с тенденцией к снижению расходов путем использования в международных перевозках меньшего числа документов.

92. По мнению одного из представителей, это положение должно зависеть от выдачи документа, который может содержать требуемое заявление. Однако два представителя считали, что такое условие не является необходимым, поскольку, если не будет выдаваться никакого документа, не будет основания для включения не имеющей юридической силы оговорки. На вопрос относительно языка, который будет использоваться для выдачи уведомления, эти представители ответили, что уведомление будет составлено на том же языке, что и остальные положения документа.

93. По общему мнению Рабочей группы, Редакционная группа должна разработать положения о не имеющих юридической силы оговорках в соответствии с принципами, одобренными Рабочей группой.

С. Доклад Редакционной группы

94. После обсуждения Рабочей группой этот вопрос был передан Редакционной группе. Доклад Редакционной группы с поправками, внесенными Рабочей группой⁵³ в текст предложенного проекта положений, читается следующим образом:

Часть IV доклада Редакционной группы

ОГОВОРКИ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ

На основе мнений, высказанных членами Рабочей группы, Редакционная группа рассмотрела вопрос о пересмотре настоящей Конвенции, с тем чтобы более эффективно решить проблему оговорок, не имеющих юридической силы, в договорах перевозки. На основе этих мнений Редакционная группа рекомендует следующий текст:

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или 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 имеют 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 лиша-

ют 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.

Замечания по предложенному проекту положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

1. Один из представителей высказал мнение, что после пункта 1 следует включить отдельный пункт, представляющий собой широкий перечень особенностей, общих для различных видов оговорок, не имеющих юридической силы.

2. Некоторые представители, возражавшие против пункта 3 вышеизложенного проекта текста, высказали мнение, что его следует заключить в скобки, чтобы указать, что этот пункт необходимо рассмотреть еще раз. Один из представителей заявил, что это положение об уведомлении не идет достаточно далеко, поскольку оно не предусматривает включения основных положений Конвенции в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки. По мнению другого представителя, после слова «Конвенции» следует включить слова «или любого другого национального законодательства, основанного на этой Конвенции».

3. Ссылаясь на пункт 4, один из представителей заявил, что после слова «издержки» во второй фразе пункта следует включить слова «включая гонорар адвокату».

4. Предложенный проект положений должен заменить статьи 2, 3 (8) и 5 (1) Брюссельской конвенции 1924 года.

5. Учитывая предложенный проект положений, Рабочая группа, возможно, исключит пункт 5 статьи А в части J Компильации.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

95. Рабочая группа рассмотрела и утвердила доклад Редакционной группы, включая предложенный проект положений⁵⁴. В отношении доклада были сделаны следующие комментарии и оговорки:

a) один из представителей возражал против включения слов «прямо или косвенно» после слова «противоречит» в первой фразе пункта 1;

b) некоторые представители возражали против включения положения, предусматривающего санкцию, поскольку они считали, что оно не является необходимым и в разработанной формулировке в действительности не обеспечивает санкции.

V. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗА НА ПАЛУБЕ

А. Введение

96. В рабочем документе, подготовленном Секретариатом, дано резюме прений и решений третьей сессии Рабочей группы по этому вопросу⁵⁵. В нем отмечается, что определение «грузов» (статья 1 с Конвенции 1924 года) было пересмотрено, с тем чтобы из сферы применения Конвенции не исключать

⁵³ Рабочая группа внесла следующие поправки: a) к русскому тексту не относятся; b) слова «прямо или косвенно» были вставлены после слова «противоречит» в первой фразе пункта 1; c) слова «или любая аналогичная оговорка» были вставлены после слова «груза», а слова «рассматривается как противоречащая положениям настоящей Конвенции» были заменены словами «не имеет юридической силы».

При рассмотрении этого доклада Рабочей группой следующие дополнения и поправки были внесены по просьбе Председателя Редакционной группы: a) к замечаниям по предложенным проектам положений были добавлены замечания 4 и 5; и b) пункт 3 предложенного проекта положений был изменен в результате снятия двоеточия после слова «что», а также кавычек в последующей фразе.

⁵⁴ См. сноску 53, выше.

⁵⁵ A/CN.9/WG.III/JP.14; доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункты 23–29 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

перевозку груза на палубе⁵⁶. В документе обращается также внимание на два предложения, представленные на третьей сессии, в отношении которых решение еще не принято⁵⁷.

97. Согласно варианту А перевозчики освобождаются от ответственности за риски, присущие перевозке груза на палубе, в тех случаях, когда такая перевозка разрешена по договору перевозки.

98. Вариант В включает принципы, касающиеся неразрешенной палубной перевозки, которые были рекомендованы Редакционной группой на третьей сессии Рабочей группы⁵⁸. Основные положения постановляющей части варианта В сводятся к следующему: 1) перевозка на палубе допускается лишь с согласия грузоотправителя в соответствии с обычной практикой, либо там, где требуется, — в соответствии с нормами и положениями действующего права; 2) если согласие грузоотправителя не отражено в коносаменте, на перевозчике лежит бремя доказательства того, что такое согласие имеется, и, кроме того, этот перевозчик не имеет права ссылаться на это согласие в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент; 3) если груз перевозится на палубе без согласия грузоотправителя и вопреки обычной практике или нормам и положениям действующего права, перевозчик несет ответственность за потери или порчу груза, вызванные перевозкой на палубе (причем в этих случаях действуют положения об ограничении ответственности перевозчика, если перевозчику не вменяются в вину преднамеренные неправомерные действия).

В. Прения в Рабочей группе

99. Все представители, высказавшие свои замечания по варианту А, заявили, что положение, освобождающее перевозчика от ответственности за риск, присущий перевозке груза на палубе, является излишним в свете пересмотренного основного правила об ответственности перевозчиков. Поэтому Рабочая группа решила не утверждать этого предложения.

100. Большинство представителей высказались в поддержку варианта В. Многие из них заявили, что это предложение следует дополнить правилом, предусматривающим, что перевозка груза на палубе вопреки четко выраженному соглашению о перевозке его в трюмах будет рассматриваться как преднамеренное неправомерное действие, и в этом случае положения об ограничении ответственности не будут применяться⁵⁹. Однако эти представители заявили, что в других случаях неразрешенной перевозки на палубе правила об ограничении ответственности будут по-прежнему применяться.

101. Несколько представителей заявили, что любая неразрешенная перевозка груза на палубе является, фактически, преднамеренным неправомерным действием и что, следовательно, во всех случаях

неразрешенной перевозки на палубе перевозчик не должен ссылаться на положения, определяющие пределы ответственности перевозчика. По мнению некоторых из этих представителей, важно было предусмотреть неограниченную ответственность за всякую неразрешенную перевозку на палубе, поскольку страхование покрывает обычно лишь груз, перевозимый в трюмах; следовательно, в случае неразрешенной перевозки на палубе грузоотправитель или грузополучатель будут лишены права на получение страхового возмещения в отношении груза. Такое положение является еще более непростительным в случаях, когда грузоотправитель или грузополучатель заключают договор страхования на четко выраженных условиях, что груз перевозится в трюмах, а затем к своему смятению они обнаруживают, что груз перевозился на палубе и что они не имеют никакого страхового покрытия.

102. Один из представителей высказался в пользу правила, предусматривающего абсолютную ответственность перевозчика, независимо от вины, за все случаи потери или порчи груза, перевозимого на палубе без разрешения.

С. Доклад Редакционной группы

103. После обсуждения в Рабочей группе, вопрос о перевозке груза на палубе был передан на рассмотрение Редакционной группы. В докладе Редакционной группы, включая проект положения, касающийся перевозки груза на палубе, в который Рабочая группа внесла незначительное изменение⁶⁰, говорится следующее:

Часть V доклада Редакционной группы

ПАЛУБНЫЙ ГРУЗ

Редакционная группа рассмотрела вопрос о добавлении к Брюссельской конвенции положения, касающегося палубных перевозок груза. На основе мнений, высказанных в ходе обсуждения данного вопроса в Рабочей группе, был подготовлен проект положения.

Редакционная группа рекомендует следующее положение о палубных перевозках груза:

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем [обычной практике определенного маршрута] 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, 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 []⁶¹. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи, не имеет права ссылаться

⁵⁶ Часть А Компильции.

⁵⁷ А/CN.9/WG.III/WR.14, пункты 5 и 13.

⁵⁸ Там же, пункт 11.

⁵⁹ Доклад о пятой сессии, пункт 26 (2); Компильция, часть J, статья С (ущерб, возникающий в результате преднамеренных неправомерных действий).

⁶⁰ В пункте 1 слова «обычной практике определенного маршрута» были заключены в квадратные скобки.

⁶¹ Имеются в виду положения об ограничении ответственности, которые изложены в статьях А и С части J Компильции.

на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе вопреки определенному соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как преднамеренное неправомерное действие и подпадает под действие положения статьи []⁶².

Редакционная группа рекомендует заменить проект положения в части С Компильции вышеизложенным проектом положения.

Замечание по предложенному проекту положения

В отношении пункта 3 некоторые представители высказали мнение, что его следует исключить.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

104. Рабочая группа рассмотрела доклад Редакционной группы⁶³ и одобрила доклад Редакционной группы, включая предложенный проект положения.

105. В ходе рассмотрения доклада Редакционной группы по вопросу о перевозке груза на палубе представители в Рабочей группе высказали следующие замечания и оговорки:

а) Большинство представителей возразили против фразы «обычной практике определенного маршрута» по ряду причин. По мнению одних, эта фраза является неопределенной. По мнению других представителей, термин «обычная практика» трудно определить, ибо практика может изменяться в зависимости от региона и даже от порта. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении вышеуказанной фразы, а другой представитель выступил против какого-либо упоминания слов «обычная» или «практика». Отмечалось, что этот вопрос нуждается в дальнейшем изучении и рассмотрении, поэтому эта фраза в пункте 1 была заключена в квадратные скобки.

б) Ряд представителей предложили внести в пункт 2 проекта положения о перевозке палубного груза поправку, предусматривающую, что в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор перевозки, должно четко указываться, что перевозка должна или может осуществляться на палубе, независимо от того, имеет ли перевозчик право перевозить груз на палубе в силу соглашения с грузоотправителем, обычной практики определенного маршрута или норм и положений статутного права. Эти представители предложили заменить пункты 2, 3 и 4, которые были рекомендованы Редакционной группой, следующим текстом:

«2. В любом из случаев, упомянутых в пункте 1, выше, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, соответствующее указание. При отсутствии подобного указания на перевозчике лежит бремя доказательства своего права на палубную перевозку, упомянутого в пункте 1; однако перевозчик не имеет права ссылаться на такое право в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

⁶² Имеется в виду положение об ограничении ответственности в случаях преднамеренных неправомерных действий, которое изложено в статье С части J Компильции.

⁶³ См. сноску 60, выше.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1, 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 []⁶⁴. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права ссылаться на право на палубную перевозку в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе в нарушение вышеизложенных положений пунктов 1 и 2 рассматривается как преднамеренное неправомерное действие и подпадает под действие положения статьи []⁶⁵.

с) Рабочая группа приняла к сведению замечания и проект предложения, содержащийся в подпункте b, выше, и постановила рассмотреть это предложение на следующей сессии Рабочей группы.

d) Один из представителей предложил исключить пункты 2 и 3, которые были рекомендованы Редакционной группой, а другой представитель отметил, что эти пункты следует заключить в квадратные скобки.

e) Один из представителей, о котором упоминалось в пункте b, выше, зарезервировал свою позицию в отношении пунктов 3 и 4, рекомендованных Редакционной группой, поскольку эти положения не обеспечивают достаточную защиту для грузоотправителя или грузополучателя. Этот представитель заявил, что в том случае, если грузоотправитель не сообщает страховщику о том, что груз перевозится на палубе, страхование может утратить силу в отношении груза, перевозимого таким образом. Кроме того, если грузоотправитель не знает, что груз будет перевозиться на палубе, он может не предоставить упаковку, отвечающую требованиям такой перевозки. В силу этих причин перевозка на палубе должна разрешаться лишь в соответствии с четко выраженным согласием. Кроме того, если перевозчик перевозит груз на палубе не в соответствии с требованиями, он должен нести полную ответственность за все случаи утраты или повреждения груза, являющиеся результатом небрежности иного характера, а не только за утрату или повреждение, являющиеся результатом перевозки на палубе.

VI. ПЕРЕВОЗКА ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ

A. Введение

106. Брюссельская конвенция 1924 года исключает «живых животных» из определенного термина «груз» в статье 1 с, в результате чего перевозка живых животных выпадает из сферы действия Конвенции. Рабочая группа на третьей сессии (1972 год) рассмот-

⁶⁴ Ссылка делается на положение об ограничении ответственности, предусмотренное в статьях A и C части J Компильции.

⁶⁵ Ссылка делается на положение об ограничении ответственности в случаях преднамеренного правонарушения, предусмотренное в статье С части J Компильции.

рела вопрос о том, следует ли включать перевозку живых животных в сферу действия Конвенции. Однако на этой сессии ввиду отсутствия договоренности о подходе к решению данной проблемы было решено просить Международный институт унификации частного права (МИУЧП) подготовить исследование по данному вопросу⁶⁶. Исследование, подготовленное МИУЧП в связи с вышеуказанной просьбой, было рассмотрено на настоящей сессии Рабочей группой⁶⁷.

107. В исследовании о перевозке живых животных, подготовленном МИУЧП, содержатся три альтернативных предложения. Предложение I включает перевозку живых животных в рамках сферы действия Конвенции. Однако ввиду рисков, связанных с такой перевозкой, было предложено добавить к статье 3 (8) Конвенции оговорку, предусматривающую следующее:

«Однако в отношении перевозки живых животных в договоре перевозки допускаются любые соглашения, условия и постановления об ответственности перевозчика и о гарантиях возмещения ущерба, связанного с теми видами риска, которые присущи таким перевозкам».

108. Предложение II также связано с включением вопроса о живых животных в сферу действия Конвенции, однако оно освобождает перевозчика от ответственности в случае особого риска, присущего перевозке животных. На перевозчике лежит бремя доказательства того, что утрата или повреждение являются следствием такого риска. Предложение II предусматривает нижеследующее:

«Что касается живых животных, то перевозчик освобождается от ответственности, когда утрата или повреждение являются результатом особого риска, присущего перевозке таких животных. Когда перевозчик доказывает, что утрата или повреждение могли по фактическим обстоятельствам являться следствием этого риска, действует презумпция, что утрата или повреждение являются его следствием, если только не будет доказано, что, напротив, этот риск не был их полной или частичной причиной. Кроме того, перевозчик должен представить доказательство того, что все меры, которые он должен был принять при данных обстоятельствах, были приняты и что он выполнял все данные специальные инструкции».

109. Предложение III также предполагает включение живых животных в сферу действия Конвенции. В отличие от других предложений перевозка живых животных включается в сферу действия общих правил Конвенции об ответственности. Однако в соответствии с предложением III предусматривается, что к статье 4 (6) Гаагских правил будет добавлен пункт, касающийся уведомления перевозчика грузоотправителем о характере опасности при перевозке определенных видов животных и о мерах, которые может

принимать перевозчик, если эти животные создадут опасность. Этот пункт гласит:

«Грузоотправитель, передающий перевозчику живых животных, должен до приемки их перевозчиком точно указать ему на характер опасности, которую они могут представлять, и при необходимости сообщить ему, какие меры предосторожности следует принимать. Если эти животные создадут опасность для судна и груза, то в любой момент до разгрузки они могут быть выгружены в любом месте, обезврежены или умерщвлены без возникновения ответственности для перевозчика, если только не имеет места общая авария, при условии, что перевозчик докажет, что им были безрезультатно приняты все меры, которые могли на разумном основании требоваться в данном случае».

В. Прения в Рабочей группе

110. Рабочая группа в целом высказалась за включение живых животных в сферу применения Конвенции. Было указано, что общие правила Конвенции об ответственности следует применять к живым животным, поскольку перевозка живых животных является лишь одним из видов перевозки грузов. Один представитель также заявил, что для перевозки живых животных, подобной перевозке некоторых фруктов и овощей, требуется поддержание соответствующей вентиляции, а также призвал грузоотправителей давать точные инструкции перевозчику относительно обращения с грузом. Другие представители заметили, что возложение на перевозчика ответственности, согласно Конвенции, за перевозку живых животных будет способствовать нормальному обращению с живыми животными.

111. Два представителя высказались против применения правил Конвенции об ответственности к перевозке живых животных. В поддержку этого положения выступил один представитель, который заявил, что исследование МИУЧП, по его мнению, не содержит доказательств неразумных потерь, понесенных грузоотправителями из-за исключения живых животных из сферы действия Конвенции; с другой стороны, возросшая ответственность в этом отношении приведет к более высоким фрахтовым ставкам. Один из наблюдателей отметил, что при существующей практике страхования ущерб, наносимый живым животным, не может быть полностью охвачен страхованием, как это делается в отношении ущерба, причиняемого другим грузам.

112. Большинство членов Рабочей группы одобрили подход, принятый в вышеизложенном предложении II (пункт 108, выше). В соответствии с предложением II перевозка живых животных включается в сферу действия Конвенции, однако перевозчик освобождается от ответственности за особый риск, присущий такой перевозке, если перевозчик сможет доказать, что утрата или повреждение являются результатом особого риска, присущего таким перевозкам. Некоторые сторонники этого предложения отметили, что живые животные представляют собой особую категорию груза и поэтому необходимо предусмотреть специальное положение, касаю-

⁶⁶ А/СN.9/63, пункты 30 и 34 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

⁶⁷ А/СN.9/WG.4 III/WR.11; содержится в настоящем томе, часть вторая, ниже.

шееся этого вопроса. Два представителя, указавшие, что они могут поддержать основную цель предложения II, заявили, что их поддержка зависит от изменения предложенного правила о бремени доказательств. По предложению этих представителей это правило должно предусматривать ответственность перевозчика лишь в том случае, если лицо, предъявляющее претензию, доказало, что утрата или повреждение, нанесенные живым животным, произошли по вине перевозчика.

113. Ряд представителей выступили в пользу предложения III (см. пункт 109, выше), которое включает перевозку живых животных в сферу действия Конвенции без оговорки в отношении особого риска, но с добавлением к Конвенции положения об опасности, связанной с перевозкой живых животных. Представитель, выступивший в поддержку основной цели предложения III, указал, что, хотя в связи с перевозкой живых животных и могут возникнуть специальные проблемы, нет никаких оснований для установления особого режима для такого груза. Перевозчики должны знать об общих наклонностях животных, и от грузоотправителей требуется лишь уведомление перевозчика об особых наклонностях живых животных, составляющих груз; предложенное положение, касающееся уведомления об опасности, является двусмысленным в отношении требования, согласно которому грузоотправитель должен точно указать на характер опасности.

114. Два представителя высказались в пользу предложения I (см. пункт 107, выше), в соответствии с которым, по их мнению, Конвенция будет применяться к перевозке живых животных лишь при условии применения разумных оговорок о частичной отмене. В поддержку этого предложения было указано, что животные являются чувствительными и реагируют по-разному на климатические и другие физические изменения. Другие представители считали предложение I неудовлетворительным, поскольку оно дает возможность сторонам обойти общие правила Конвенции об ответственности.

C. Доклад Редакционной группы

115. Проект после обсуждения в Рабочей группе был передан Редакционной группе, с тем чтобы, если окажется невозможным достичь согласованного мнения по тексту проекта, были подготовлены альтернативные тексты на основе двух предложений (II и III), получивших наиболее широкую поддержку в Рабочей группе. Редакционная группа согласилась пересмотреть определение «груза» для замены статьи 1 с Брюссельской конвенции 1924 года. Редакционная группа решила также добавить правило об особом риске при перевозке живых животных и внесла некоторые замечания, которые были включены в доклад Рабочей группы. Этот доклад, включающий проекты положений, приводится ниже⁶⁸.

⁶⁸ Доклад Редакционной группы выпускается с поправками Рабочей группы. Рабочая группа внесла следующие изменения в проекты текстов: а) в пункте 1 после слова «груз» слова «означает любой груз, включая живых животных» были заменены вышеприведенной формулировкой; б) в пункте 2 первое предложение

Часть VI доклада Редакционной группы

ПЕРЕВОЗКА ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ

На основе мнений, высказанных представителями в Рабочей группе, Редакционная группа рассмотрела вопрос о включении в Конвенцию положений о морской перевозке живых животных и рекомендует следующие проекты текстов:

Определение понятия «груз»

Заменить часть A в Компилляции:

«Груз» включает имущество, товары, предметы и изделия любого рода, включая живых животных.

Правило об особом риске в связи с перевозкой живых животных

Это правило станет пунктом 4 части D в Компилляции, причем нынешний пункт 3 части D станет новым пунктом 5*:

«В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в доставке являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

Замечания по предложенным проектам положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

1. Некоторые представители возражали против оговорки об особом риске, связанном с перевозкой живых животных. Эти представители считали, что в отношении живых животных необходимо применять такой же режим, как и в отношении любого другого груза, и что к перевозке живых животных должно применяться основное правило об ответственности перевозчика.

2. Два представителя предложили начать вторую фразу оговорки об особых рисках, связанных с перевозкой живых животных, словами «Если перевозчик доказывает, что он принял все меры, требуемые от него в этих обстоятельствах, и что он выполнил специальные инструкции...».

3. Некоторые представители предложили расширить статью 4 (б) существующей Конвенции, с тем чтобы включить в нее перевозку животных, которые опасны по своей природе или становятся опасными во время рейса. Один из представителей согласился впоследствии представить Редакционной группе проект текста с подобным изменением статьи 4 (б).

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

116. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы⁶⁹. Рабочая группа утвердила доклад Редакционной группы, включая проект текста.

117. В отношении проектов положений были высказаны следующие замечания и оговорки:

а) Один из представителей высказался в пользу сохранения определения понятия «груз» в первоначальном виде.

кончается словами «являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки», а не словами «являются результатом особых рисков, свойственных перевозке живых животных»; с) во втором предложении пункта 2 слова «утрата, повреждение или задержка в доставке» во всех трех случаях, где они фигурируют, заменяют слова «утрата или повреждение».

* Следует отметить, что Рабочая группа на этой сессии не приняла никакого решения относительно нового пункта 3 части D Компилляции. Этот пробел можно заполнить включением проекта положения «Задержка при доставке: утрата груза» (см. пункт 26, выше) в качестве пункта 3.

⁶⁹ См. сноску 68, выше.

чальной формулировке, изложенной в докладе Редакционной группы, которая гласит:

„Груз” означает любой груз, включая живых животных».

b) Несколько представителей, возражавших против пункта 2 предложенного проекта текста, заявили, что его необходимо заключить в квадратные скобки. Некоторые из этих представителей считали, что слова «особых рисков, присущих» должны стать предметом дальнейшего исследования. Эти представители выразили обеспокоенность по поводу того, что слова «особые риски, присущие» вызовут трудности толкования.

c) Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении пункта 2.

d) Несколько представителей считали целесообразным, чтобы Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли предложила Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) подготовить руководство по вопросу о морской перевозке живых животных. Несколько других представителей возражали против этого предложения, некоторые из этих представителей считали, что этот вопрос должен быть рассмотрен ИМКО по инициативе ее членов. Наблюдатель от ИМКО заявил, что он сообщит своей Организации о вышеприведенных замечаниях.

e) Один из представителей предложил внести во второе предложение статьи 4 (6) Брюссельской конвенции 1924 года следующее изменение: между словами «если» и «какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома» вставить слова «окажется опасным». Это предложение было внесено для того, чтобы включить в сферу действия этой статьи перевозку живых животных. Другой представитель в принципе поддержал упомянутое выше предложение, но считал, что его следует рассмотреть на будущей сессии Рабочей группы; он также заявил, что на этой сессии Рабочая группа, возможно, пожелает внести другие изменения в статью 4 (6), предусматривающие, чтобы любые меры, принимаемые перевозчиком для защиты судна или его груза, соответствовали опасности, связанной с соответствующим грузом.

VII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕРМИНОВ «ПЕРЕВОЗЧИК», «ДОГОВАРИВАЮЩИЙСЯ ПЕРЕВОЗЧИК» И «ФАКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК»

A. Введение

118. Правила Брюссельской конвенции 1924 года, а также пересмотренные правила, одобренные Рабочей группой, касаются ответственности «перевозчика»⁷⁰. В статье 1 а Брюссельской конвенции данный термин определяется следующим образом:

«Понятие «перевозчик» включает собственника судна или фрахтователя, являющегося стороной в договоре перевозки с грузоотправителем».

⁷⁰ См. одобренные Рабочей группой основные правила, регулирующие ответственность перевозчика (заменяющие статьи 3 (1) и (2) и 4 (1) и (2) Брюссельской конвенции). Часть D Компиляции.

119. Второй доклад Генерального секретаря, представленный на рассмотрение пятой сессии Рабочей группы (1973 год), касается некоторых проблем, которые возникают в рамках Брюссельской конвенции, в случаях, когда грузоотправитель договаривается с одним перевозчиком (договаривающимся перевозчиком) и этот перевозчик распоряжается о перевозке груза другим перевозчиком (фактическим перевозчиком)⁷¹. В связи с вышеуказанным положением необходимо также учитывать решения, принятые Рабочей группой на ее пятой сессии (1973 год), в отношении перевалки грузов. На этой сессии Рабочая группа одобрила следующее положение⁷²:

Статья D

«1. В тех случаях, когда перевозчик воспользовался предусмотренным в договоре перевозки правом поручить перевозку груза или любой его части какому-либо фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность за перевозку, выполняемую им в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

3. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика и фактического перевозчика, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

4. Ничто в настоящей статье не ущемляет права регресса между перевозчиком и фактическим перевозчиком».

Доклад Редакционной группы, которая представила вышеуказанное положение Рабочей группе, включает следующие замечания по вышеуказанному положению:

«3. В отношении пункта 1 статьи D Редакционная группа рекомендует, чтобы слова «перевозчик» и «фактический перевозчик» были особо определены в статье 1 Конвенции. «Перевозчик» должен быть определен как лицо, заключившее договор с грузоотправителем; «фактический перевозчик» должен быть определен как любой другой перевозчик, участвующий в данной перевозке.

4. Пункт 2 статьи D направлен на то, чтобы гарантировать владельцу груза право предъявления иска фактическому перевозчику, а также договаривающемуся перевозчику, при условии что утеря или порча произошла в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика».

⁷¹ Второй доклад Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4). Данная часть доклада в первую очередь касается проблем, возникающих из-за отсутствия в консолидированном определении «фактического перевозчика». В более широком плане проблема замены первого перевозчика вторым рассматривается во второй части вышеуказанного доклада — Перевалка.

⁷² Доклад о работе пятой сессии (A/CN.9/76), пункт 38 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Предложения, касающиеся статьи E, см. там же, пункты 41–44. Эти положения включены в часть I Компиляции.

120. Обсуждение вышеуказанных положений на пятой сессии было сосредоточено на случае, когда «договаривающийся перевозчик» распоряжается о передаче груза второму (фактическому) перевозчику в промежуточном пункте между портом погрузки и портом выгрузки⁷³. Однако было отмечено, что эта проблема аналитически не отличается от того случая, когда «договаривающийся перевозчик» заменяет перевозку другим (фактическим) перевозчиком в порту погрузки. Однако во втором докладе Генерального секретаря отмечается, что, если подобная замена происходит в порту погрузки, проблема усложняется тем, что на единственном коносаменте, выданном грузоотправителю, может быть записано, что этот коносамент подписан «за капитана»; было отмечено, что такой коносамент может содержать условие «димайз» (фрахтование без команды и каких-либо судовых запасов) или условие «определения личности перевозчика», указывающее, что договор, подтвержденный коносаментом, заключен между грузоотправителем и владельцем (или «димайз» — фрахтователем) судна, названного в коносаменте, и что линия или компания, которая выполняет коносамент, не несет ответственности по договору перевозки⁷⁴.

121. Значение, приданное коносаменту в Брюссельской конвенции 1924 года, повлияло на отношение к таким положениям в коносаменте. Однако при рассмотрении этого вопроса в настоящее время необходимо учитывать решения, принятые Рабочей группой на текущей шестой сессии (см. часть II настоящего доклада, выше), в отношении «документальной» сферы применения Конвенции. Таким образом, вместо положения статьи 1 b Брюссельской конвенции, согласно которому термин «договор перевозки» применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему товарораспорядительным документом..., Рабочая группа одобрила положение (пункты 48 и 49, выше), согласно которому «положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов»⁷⁵.

В. Прения в Рабочей группе

122. Рабочая группа обсудила обязательства по Конвенции, возникающие в том случае, когда грузоотправитель договаривается с одним перевозчиком (договаривающимся перевозчиком) и этот перевозчик распоряжается о перевозке груза другому (или фактическому) перевозчику. Рабочая группа в общем согласилась с тем, что этот вопрос выходит за рамки редакционных проблем и представляет вопрос по существу: какой перевозчик или перевозчики несут ответственность по Конвенции?

123. Ряд представителей заявили, что ответственность следует возлагать на «договаривающегося

перевозчика» и его не следует освобождать от этой ответственности вследствие того, что он поручает перевозку данных грузов другому перевозчику. Некоторые из этих представителей заявили, что ответственности «договаривающегося перевозчика» достаточно и что нет необходимости возлагать ответственность на перевозчика-«заместителя», или «фактического» перевозчика.

124. По мнению же других представителей, необходимо предусмотреть возможность возложения ответственности на «фактического перевозчика», которого можно определить как судового оператора, влияющего на данный рейс во исполнение данного договора перевозки. Было высказано мнение, что по меньшей мере в тех случаях, когда «договаривающийся перевозчик» в коносаменте не назван, достаточно ответственности «фактического перевозчика». В поддержку этого мнения было отмечено, что «договаривающийся перевозчик» может не располагать значительными средствами, а «фактический перевозчик», выступающий в качестве судовладельца и судового оператора, может дать грузоотправителю или грузополучателю более основательную гарантию выполнения своих обязательств.

125. Другие представители согласились с приведенными выше замечаниями о том, что «договаривающийся перевозчик» может не располагать финансовыми гарантиями; однако они отметили, что возложение ответственности лишь на «фактического перевозчика» может вызвать аналогичные проблемы практического характера, поскольку может оказаться трудным отыскать владельца судна, которое фактически выполнило перевозку, или он может не располагать активами. В подобном случае единственным лицом, способным отвечать по претензиям, может быть «договаривающийся перевозчик».

126. Эти представители отметили, что, в соответствии с утвержденным Рабочей группой на пятой сессии основным положением по вопросу о перевалке (статья D, цитировалось выше, в пункте 119), ответственность возлагается на первоначального перевозчика (договаривающегося перевозчика), а также и на «фактического перевозчика» за выполняемую им перевозку⁷⁶. Было высказано мнение, что положение о перевалке грузов — с незначительными изменениями⁷⁷ — способно послужить целесообразным решением в тех случаях, когда «договаривающийся перевозчик» с начала данной перевозки поручает перевозку другому перевозчику (фактическому перевозчику).

⁷⁶ Во втором докладе Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4), было отмечено, что это положение исключает возможность получения грузоотправителем (или грузополучателем) возмещения от обоих перевозчиков свыше предусмотренного Конвенцией (пункт 3), и не ущемляет права регресса между обоими перевозчиками (пункт 4).

⁷⁷ Было отмечено, что упоминание в статье D (1) осуществления перевозчиком «предусмотренного в договоре перевозки права» затруднит применение этого положения к тем случаям, когда договаривающийся перевозчик поручает другому (фактическому) перевозчику всю перевозку.

⁷³ Доклад о работе пятой сессии (A/CN.9/76), пункты 30 b и 33 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

⁷⁴ Второй доклад Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В, пункт 5 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁷⁵ Исключения из данного положения указаны в пункте 48: выше.

127. Большинство представителей одобрили этот подход в качестве основы работы Редакционной группы.

128. Было уделено внимание пересмотру определения термина «перевозчик» в статье 1 *а* Брюссельской конвенции и разработке комплексного определения «перевозчика» и «договаривающегося перевозчика». Было отмечено, что в ответах на вопросник, разосланный Генеральным секретарем в 1972 году, содержались предложения о том, чтобы определение термина «перевозчик» относилось не только к владельцу или фрахтователю, но и к «любому иному лицу», заключающему договор перевозки; в этих ответах содержалось также предложение о включении в это определение требования о том, чтобы лицо, определенное как «перевозчик», при заключении договора⁷⁸ «действовало от своего имени». Ряд представителей поддержали оба предложения.

129. Некоторые представители считали необходимым включить особое положение на тот случай (описанный выше, в пункте 120), если перевозчик, с которым грузоотправитель заключил договор, распорядился о выдаче грузоотправителю коносамента, подписанного «за капитана», другого перевозчика (фактического перевозчика) и, возможно, содержащего также положения о том, что данный договор перевозки заключен только между грузоотправителем и «фактическим перевозчиком»⁷⁹. Вопрос о том, могут ли подобные положения препятствовать тому, чтобы перевозчик, с которым грузоотправитель заключил договор, был «договаривающимся перевозчиком», и послужить основанием для замены его вторым перевозчиком в качестве «договаривающегося перевозчика».

130. Большинство представителей согласились с тем, что «договаривающимся перевозчиком» должен оставаться тот перевозчик, с которым грузоотправитель заключил договор перевозки, и что он должен нести ответственность по Конвенции за перевозку груза до порта назначения вне зависимости от вышеизложенных положений коносамента. Для этих целей были внесены различные редакционные предложения. По одному из подходов требуется определение «договаривающегося перевозчика» в коносаменте. Другой же подход предполагает, что, когда груз принят либо «договаривающимся», либо «фактическим перевозчиком», «договаривающийся перевозчик» выдает по просьбе грузоотправителя коносамент с определенными указаниями. В соответствии с этим подходом капитан судна, перевозящего груз, уполномочивается выдавать коносамент от имени «договаривающегося перевозчика». Большинство представителей, выступавших по этому вопросу, поддержали этот второй подход.

⁷⁸ Второй доклад Генерального секретаря (А/CN.9/76/Add.1), часть пятая, В, пункт 4 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁷⁹ Перевозчик, упомянутый таким образом (зачастую без точного определения) как единственный перевозчик по данному договору, во многих случаях является владельцем судна, фрахтованного перевозчиком, с которым грузоотправитель заключил договор.

131. Некоторые представители выразили ту точку зрения, что подход, основанный на положениях о перевалке грузов, одобренных на пятой сессии (см. пункт 119, выше), не обеспечивает должной защиты интересов грузополучателя, поскольку согласно статье D (2) «фактический перевозчик» ответственен только за «выполняемую им перевозку». Отмечалось, что иногда «фактический перевозчик», доставляющий груз получателю, не выполняет всего договора перевозки. При доставке получателю поврежденного груза грузоотправителю или грузополучателю трудно выяснить, был ли груз поврежден во время перевозки, выполненной этим перевозчиком, или на более раннем этапе всей перевозки. Было также отмечено, что даже при наличии возможности выяснить, что груз был поврежден на более раннем этапе перевозки, перевозчик, выполнивший этот этап, может быть неизвестен получателю либо находиться от него на большом расстоянии. Было высказано мнение, что «фактический перевозчик», как и «договаривающийся перевозчик», должен также нести ответственность за всю перевозку, даже если он выполняет только часть перевозки. В том случае если «фактический перевозчик» выполняет только последнюю часть перевозки, а груз был поврежден на более раннем этапе, «фактический перевозчик» может взыскать компенсацию с предшествующего перевозчика. По мнению этих представителей, такой подход был бы также более практичным.

132. Другие представители отметили, что этот вопрос обсуждался на пятой сессии и положения об ответственности «фактического перевозчика» были приняты с учетом расхождения точек зрения по этому вопросу⁸⁰. Большинство представителей пришли к заключению, что этот вопрос не следует вновь поднимать на текущей сессии Рабочей группы.

С. Доклад Редакционной группы

133. Этот вопрос после обсуждения в Рабочей группе был передан на рассмотрение Редакционной группы. Доклад Редакционной группы, с внесенными в него Рабочей группой некоторыми изменениями, приводится ниже⁸¹:

Часть VII доклада Редакционной группы

ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ПЕРЕВОЗЧИКА» И СВЯЗАННЫЕ С НИМ ПОЛОЖЕНИЯ

На основе мнений, высказанных в Рабочей группе, Редакционная группа разработала проект положений, касающихся определения «перевозчика по договору» и «фактического перевозчика», связанных с этим правил об ответственности и вытекающих из этого поправок, касающихся выдачи коносаментов. Редакционная группа рекомендует следующие положения:

⁸⁰ Доклад о работе пятой сессии (А/CN.9/76), пункты 31–32, 37 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Второй доклад Генерального секретаря (А/CN.9/76/Add.1), часть вторая, пункты 32–33, 41, 43 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁸¹ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) в пункте 1, касающемся определения перевозчика, после слова «перевозки» было вставлено слово «грузов»; б) в пункте 2 статьи D слова «за выполняемую им перевозку» были переставлены в конец пункта; с) то что касается замечаний по предложенному проекту положений, то было добавлено замечание 7; d) в замечание 5 была включена ссылка на статью E; e) замечание 1 было дополнено.

[Определение перевозчика]

1. «Перевозчик» или «перевозчик по договору» означает любое лицо, которое от своего имени заключает с грузоотправителем договор морской перевозки грузов.

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

*[Положение о соответствующей ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика: статьи D и E части I Компильции с внесенными в них поправками]**Статья D*

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.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность, в соответствии с положениями настоящей Конвенции, за выполняемую им перевозку.

3. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика по договору и фактического перевозчика, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

4. Ничто в данной статье не ущемляет какого-либо права регресса между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком.

Статья E

1. В том случае, если в договоре перевозки предусматривается, что обусловленная часть перевозки, обозначенной в договоре, осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору (посредством коносамента), ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи D.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за утрату, повреждение (или задержку) груза, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказательства того, что любая такая утрата, повреждение (или задержка) явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.]

[Положение о выдаче 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 [].

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.

Редакционная группа рекомендует также:

i) Заменить статью 1 а Брюссельской конвенции 1924 года предложенным проектом положений об определении перевозчика, который должен быть помещен в части A Компильции, которая, в свою очередь, должна быть озаглавлена «Определения» и которая должна также содержать предварительное определение «коносамента», ранее упомянутое в части II доклада Редакционной группы;

ii) заменить статьи D и E части I Компильции предложенным проектом положений, содержащих поправки к этим статьям, и озаглавить часть I «Перевозка фактическим перевозчиком, включая перевалку грузов и сквозную перевозку»;

iii) включить предложенный проект положений о выдаче коносамента, вопрос о которой рассматривается в статье 3 (3) Брюссельской конвенции 1924 года, в месте, которое будет согласовано позже.

Замечания по предложенному проекту положений

Внимание Рабочей группы обращено на следующее:

1. Редакционная группа отметила, что было бы желательно сформулировать определение «договора перевозки» на более поздней стадии в свете последующих решений. В этом отношении некоторые представители высказали просьбу о том, чтобы Секретариат подготовил исследование по вопросу об определении договора перевозки и об отношениях между перевозчиком и лицом, имеющим право на груз. С этой целью было предложено следующее предварительное определение:

«Договор перевозки является договором, на основе которого перевозчик договаривается с грузоотправителем о перевозке определенного груза из одного порта в другой за уплату фрахта. В силу этого договора лицо, имеющее право на доставку груза, может осуществлять права грузоотправителя и на него распространяются обязанности последнего».

2. Один из представителей предложил иную формулировку определения перевозчика:

«Перевозчик означает лицо, которое от своего имени заключает договор морской перевозки грузов с грузоотправителем. Перевозчик именуется также перевозчиком по договору в тех случаях, когда он поручает перевозку груза полностью или частично другому перевозчику, именуемому фактическим перевозчиком».

3. Что касается определения перевозчика, то один из представителей поднял для рассмотрения на более поздней стадии вопрос о том, требуется ли, чтобы определение термина «лицо» охватывало отдельные лица, корпорации и товарищества.

4. Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении пункта 2 статьи D, поскольку, по его мнению, любой иск, предъявленный грузополучателем фактическому перевозчику, должен определяться внутренним законом места рассмотрения дела.

5. Что касается статей D и E, то некоторые представители подняли вопрос о том, должен ли в случаях, предполагающих перевалку грузов и сквозную перевозку, последний фактический перевозчик нести ответственность за перевозку груза в целом, даже если фактически лишь часть перевозки осуществляется этим перевозчиком. Редакционная группа отметила, в соответствии с решением Рабочей группы, что этот вопрос будет рассмотрен позднее, когда будут рассматриваться положения о перевалке грузов и сквозной перевозке.

6. В отношении включения положений, касающихся требуемых указаний в коносаменте о перевозчике по договору и фактическом перевозчике и последствий неполных или неточных сведений⁸², отмечалось, что этот вопрос следует рассмотреть на одной из будущих сессий.

7. Один из представителей возразил против предложенных изменений в пункте 1 статьи E, поскольку, по его мнению, принятое определение «фактического перевозчика» явно не подходит для случая, предусмотренного статьей E, в которой речь фактически идет о двух независимых перевозчиках.

D. Рассмотрение части VII доклада Редакционной группы

134. Рабочая группа рассмотрела вышеизложенный доклад Редакционной группы и утвердила предложенный проект положений⁸³.

⁸² См. часть пятую второго доклада Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁸³ См. сноску 81, выше.

135. Что касается пункта 2 статьи D положений о соответствующей ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика, то один из представителей высказал замечание о том, что в проекте положения не указывается достаточно четко, является ли владелец судна, связанный с тайм-чартером, «перевозчиком» по отношению к договору перевозки, заключенному между фрахтователем и грузоотправителем. Этот вопрос должен определяться в соответствии с внутрисударственным правом вне рамок настоящей Конвенции. Если цель предложенного проекта положений заключается фактически в том, чтобы возложить на судовладельца по тайм-чартеру ответственность как на фактического перевозчика в отношении договора перевозки между фрахтователем и третьим лицом, то, как заявил этот представитель, он будет решительно возражать против такого решения и зарезервирует свою позицию по этому вопросу. Этот представитель предложил следующий проект текста:

1. «Перевозчик» означает владельца, фрахтователя или любое другое лицо, которое заключает с грузоотправителем договор на перевозку груза.

2. В тех случаях, когда коносамент выдается фрахтователем судна по чартеру, лишь такой фрахтователь является перевозчиком для целей настоящей Конвенции, и любая оговорка в коносаментах, отрицающая то, что он является перевозчиком, считается не имеющей силы.

136. В ответ на вышеизложенные замечания два представителя высказали мнение, что проект положений не ставит целью затронуть вопрос об отношениях между судовладельцем и фрахтователем по чартеру. Эти представители особо отметили пункт 4 статьи D, в котором не затрагивается вопрос о договорных отношениях между перевозчиком по договору и фактическим перевозчиком.

VIII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «СУДНА»

A. Введение

137. В разделе D пятой части второго доклада Генерального секретаря⁸⁴ рассматривался вопрос об определении «судна» в Брюссельской конвенции 1924 года. Статья 1d Брюссельской конвенции гласит:

««Судно» означает любой вид судна, используемого для перевозки грузов морем».

138. Во втором докладе Генерального секретаря отмечено, что проблема, возникающая в связи с этим определением, относится к типу судов, в отношении которых действует Брюссельская конвенция, и к вопросу о том, действует ли данная Конвенция во время выполнения погрузочных и разгрузочных операций. Этот последний вопрос обсуждался на третьей сессии Рабочей группы, на которой была утверждена пересмотренная редакция статьи 1d, имевшая целью уточнить период применения Конвенции⁸⁵.

⁸⁴ A/CN.9/76/Add.1 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁸⁵ Доклад о третьей сессии, пункт 14 (1); Компиляция (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, часть B).

139. Во втором докладе Генерального секретаря отмечено, что пересмотренная редакция статьи 1d, распространяющая действие Конвенции на «период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика», устранит неясности, которые возникли в связи с Конвенцией 1924 года, в отношении того, распространяется ли действие Конвенции на связанные с использованием барж или лихтеров операции, осуществляемые перевозчиком в соответствии с его договором перевозки.

B. Прения в Рабочей группе

140. Некоторые представители заявили, что, по их мнению, следует изъять определение понятия «судно», поскольку в соответствии с пересмотренными положениями Конвенции в отношении периода ответственности перевозчика (статья 1e Брюссельской конвенции 1924 года) перевозчик несет ответственность в период, в течение которого груз находится в его ведении. Проблемы в отношении периода, когда груз погружается на судно или разгружается с судна, которые возникали в связи с Конвенцией 1924 года, не возникают в связи с упомянутым выше изменением статьи 1e, утвержденным Рабочей группой.

141. Многие представители считали, что решение вопроса о том, следует ли сохранить или изъять определение понятия «судно», должно быть отложено до последующей сессии. По предложению некоторых представителей Рабочая группа приняла решение заключить в квадратные скобки определение понятия «судно» в статье 1d Брюссельской конвенции 1924 года, с тем чтобы указать, что Рабочая группа хотела бы оставить этот вопрос открытым до более поздней стадии составления проекта. В этой связи было отмечено, что было бы желательно отложить принятие решения по этому определению до тех пор, пока не будет решено, следует ли использовать слово «судно» в положениях Конвенции таким образом, чтобы это оправдывало включение определения понятия «судно».

IX. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

Время и место проведения седьмой и восьмой сессий

142. Рабочая группа рассмотрела вопрос о времени проведения своих седьмой и восьмой сессий.

143. В целях ускорения завершения работы было предложено провести седьмую сессию в текущем году, а именно в конце лета или осенью 1974 года. Было отмечено, что в соответствии с принципом ротации, которому следовала Рабочая группа, седьмая сессия будет проведена в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

144. Секретариат сообщил Рабочей группе, что перегруженный график периодических совещаний и крупных специальных конференций, уже запланированных на вторую половину 1974 года, делает невозможным проведение сессии в Нью-Йорке в августе 1974 года и что подобное совещание не может быть проведено в Нью-Йорке в сентябре — декабре

1974 года в связи с очередной сессией Генеральной Ассамблеи.

145. Был поднят вопрос относительно возможности проведения седьмой сессии в Женеве осенью или зимой 1974 года. Секретариат сообщил, что самым ранним периодом, в который сессия может быть проведена в Женеве при минимальных затратах, является 25 ноября — 6 декабря 1974 года. Однако было отмечено, что проведение сессии в этот период невозможно, поскольку на часть этого периода уже запланированы два других совещания в области морского законодательства. Затем Секретариат сообщил, что совещание можно будет провести в Женеве в период 30 сентября — 11 октября, однако в этом случае будет необходимо нанять персонал для обслуживания этого совещания, причем финансовые последствия этой меры можно будет сообщить Комиссии на ее седьмой сессии (Нью-Йорк, 13 — 17 мая 1974 года).

146. Большинство представителей считали важным завершить текущую работу как можно скорее. Было отмечено, что потребуются провести две сессии, каждая продолжительностью в две недели, и что большие периоды времени между сессиями мешают непрерывности работы и задерживают представление Комиссии пересмотренных правил. Поэтому эти представители предложили провести седьмую сессию в Женеве с 30 сентября по 11 октября 1974 года, а восьмую сессию — в Нью-Йорке в январе или феврале 1975 года. С другой стороны, некоторые представители возражали против первого предложения, ссылаясь как на проблему дополнительных затрат для Организации Объединенных Наций и их правительств, так и на трудность заблаговременного получения Секретариатом исследований до такой сессии. Один из этих представителей заявил, что он не возражает против проведения двух сессий в 1975 году в сроки, которые не повлекут за собой серьезных дополнительных расходов, и указал, что такое расписание не приведет к неоправданной задержке завершения работы. Один из представителей отметил, что согласие с вышеустановленными датами обусловлено одобрением Комиссией решения Рабочей группы. Все согласились, что окончательное решение по этому вопросу может быть принято только самой Комиссией на ее седьмой сессии после рассмотрения заявления о финансовых последствиях.

147. Рабочая группа приняла решение рекомендовать Комиссии, чтобы две следующие сессии Рабочей группы были проведены: седьмая сессия в Женеве с 30 сентября по 11 октября 1974 года и восьмая сессия в Нью-Йорке в январе или феврале 1975 года.

Темы для рассмотрения на седьмой сессии

148. Было обращено внимание на решение, принятое Рабочей группой на ее пятой сессии, о том, чтобы на седьмой сессии были рассмотрены следующие темы⁸⁶: 1) содержание договора морской пе-

ревозки грузов; 2) действительность и последствия гарантийных писем; 3) правовое действие коносамента в защите добросовестного приобретателя коносамента. Было сообщено, что в ответ на просьбу Рабочей группы на ее пятой сессии Генеральный секретарь разослал вопросник по упомянутым выше темам и что ответы были воспроизведены в документе A/CN.9/WG.III/L.2. Было также обращено внимание на тот факт, что в соответствии с решениями Рабочей группы некоторые вопросы были отложены для дальнейшего рассмотрения.

149. Рабочая группа решила, что на своей седьмой сессии она рассмотрит темы, упомянутые в пункте 148, выше, вместе с любыми другими темами, которые необходимы для завершения первоначально рассмотренных правил Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года в соответствии с кругом ведения Комиссии.

150. Для облегчения работы седьмой сессии Рабочая группа предложила своим членам и заинтересованным международным организациям представить любые дополнительные предложения, которые они, возможно, пожелают рассмотреть в связи с вопросами, изложенными в пункте 148, выше, и с любыми новыми темами, которые, по их мнению, следует рассмотреть до завершения первоначального пересмотра Гаагских правил Рабочей группой. Была высказана просьба направить эти предложения в Секретариат к 1 июня 1974 года для анализа и заблаговременной рассылки членам Рабочей группы до седьмой сессии.

151. Рабочая группа просила также Генерального секретаря подготовить доклад по вопросам, изложенным в пункте 148, для заблаговременной рассылки до седьмой сессии. Кроме того, Рабочая группа просила Генерального секретаря рассмотреть в упомянутом докладе возможное определение «договора перевозки» и положение (по отношению к перевозчику) лица, уполномоченного осуществить доставку груза⁸⁷.

152. Рабочая группа решила, что доклад должен быть сосредоточен на «содержании договора перевозки», на содержании коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки, с учетом того, что для различных документов могут потребоваться различные положения. В частности, очевидно, необходимо потребовать, чтобы в коносаменте содержалась информация, отличающаяся от той, которая требуется в отношении более простых транспортных документов.

153. Рабочая группа просила также Секретариат подготовить до следующей сессии новую компиляцию текстов, включая тексты, принятые на настоящей сессии.

⁸⁶ Доклад Рабочей группы о ее пятой сессии (A/CN.9/76), пункт 77 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

⁸⁷ См. сноску 1 замечаний по предложенному проекту положения к докладу VII Редакционной группы по вопросу об определении перевозчика и связанных с ним положений в пункте 133, выше.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**КОМПИЛЯЦИЯ ПРОЕКТОВ ПОЛОЖЕНИЙ
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА,
УТВЕРЖДЕННЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ**
(Одобрена Рабочей группой на ее третьей,
четвертой и пятой сессиях)*

Записка Секретариата

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ВВЕДЕНИЕ	153
ПРОЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ, УТВЕРЖДЕННЫЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ	153
А. Определение понятия «груз»	153
В. Период ответственности перевозчика	153
С. Ответственность за палубный груз	154
Д. Основные правила, определяющие ответственность перевозчика	154
Е. Срок исковой давности	154
Ф. Спасание жизни и имущества на море	154
Г. Оговорки о выборе судов	154
Н. Арбитражные оговорки	155
І. Перевалка грузов	155
Ј. Ограничение ответственности	156

* В настоящую Компильацию не включены решения Рабочей группы, принятые на ее шестой сессии.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей четвертой сессии Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) постановила, «что в рамках первоочередной темы международного законодательства в области морских перевозок в настоящее время предметом рассмотрения должны быть коносаменты», и согласилась с тем, что темы должны быть рассмотрены в целях их пересмотра и расширения^а.

2. На своей пятой сессии Комиссия указала, что она считает, что «Рабочая группа в своей работе должна уделить первоочередное внимание основному вопросу об ответственности перевозчика», и с этой целью рекомендует Рабочей группе иметь в виду возможность подготовки, при необходимости, новой конвенции вместо простого пересмотра и расширения правил Международной конвенции об унификации единых норм в отношении коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года и Брюссельский протокол 1968 года)^б.

3. На своей третьей, четвертой и пятой сессиях Рабочая группа рассмотрела в рамках своей рабочей программы вопросы для этих сессий^в. По просьбе Рабочей группы Генеральный секретарь подготовил два доклада, которые стали рабочими документами на этих трех сессиях^г.

По просьбе Рабочей группы правительствам и международным организациям, действующим в этой области, были представлены две анкеты, а ответы на них использовались при подготовке докладов Генерального секретаря.

4. В настоящей Компильации дается подробное изложение проектов положений Конвенции об ответственности морских перевозчиков за груз, которые были подготовлены Редакционной группой Рабочей группы на третьей, четвертой и пятой сессиях и приняты Рабочей группой.

5. В целях удобства порядок изложения проекта положений в данной Компильации в целом дается в той же последовательности, что и в Брюссельской конвенции 1924 года. Соответствующие положения Брюссельской конвенции даются в скобках сразу же после описательного заголовка положения. Окончательный порядок размещения проектов положений будет зависеть от решения Рабочей группы в отношении формулировки новых правил. В тех случаях, когда в Брюссельской конвенции 1924 года не содержится эквивалентного правила, проект положения будет излагаться в том порядке, какой представляется наиболее удобным.

6. Для того чтобы читатель смог ясно оценить проделанную Рабочей группой работу, в эту Компильацию включаются только утвержденные или подготовленные тексты с учетом тех заключенных в скобках текстов, которые не получили общего одобрения. Ссылки на пункты докладов Рабочей группы, которые содержат заслуживающие особого внимания проекты положений, приводятся в сносках. В сносках содержатся ссылки на обсуждение Рабочей группой полного состава каждого положения, предложенного Редакционной группой. В сносках приводятся также конкретные доводы, высказанные Рабочей группой в пользу заключения различных положений в скобки.

ПРОЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ, УТВЕРЖДЕННЫЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

А. *Определение понятия «груз»* (Статья 1 с Брюссельской конвенции 1924 года)

[Изменение статьи 1 с «Груз»]^е

«Груз» включает грузы, изделия, товары и предметы любого характера [за исключением животных]^ж.

В. *Период ответственности перевозчика* (Статья 1 е Брюссельской конвенции 1924 года)

[Измененная редакция статьи 1 е «Перевозка грузов»]^з

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

^а Доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (А/СН.9/63/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение). Второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (А/СН.9/63/Add.1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

^б Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, проходившей в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года [здесь упоминается как Рабочая группа, доклад о третьей сессии (А/СН.9/63), пункт 25 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV)]. Проект был принят Рабочей группой (пункт 26).

^в Пункт 34 доклада Рабочей группы о ее третьей сессии гласит: «Ввиду отсутствия договоренности о подходе к решению вопросов, связанных с перевозкой животных, Рабочая группа решила отложить принятие решения по этому вопросу».

^г Рабочая группа, доклад о третьей сессии, пункт 14 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV). Рабочая группа приняла пересмотренную редакцию статьи 1 е, а также постановила: «с) исключить статью VII Гаагских правил на том основании, что эта статья несовместима со статьей 1 е в изложенной выше пересмотренной редакции и что в связи с пересмотром статьи 1 е отпадает потребность в дополнительных положениях» (пункт 15). Некоторые представители сделали оговорку по поводу этого исключения (пункт 17).

^а Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (А/8417), пункт 19 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А).

^б Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, дополнение № 17* (А/8717), пункт 51 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А).

^в На первых двух сессиях Рабочей группы рассматривались организационные и процедурные вопросы. Доклад Рабочей группы о работе ее второй сессии, проходившей в Женеве с 22 по 26 марта 1971 года (А/СН.9/55) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, III).

ii) Для целей пункта i считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

- a) путем его передачи получателю; или
- b) в случаях, когда получатель не получает груза, — путем предоставления его в распоряжение получателя в соответствии с договором либо законом или обычаем, принятым в порту разгрузки; или
- c) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

iii) В положениях пунктов i и ii ссылка на перевозчика или получателя, служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций, соответственно перевозчика или получателя.

C. Ответственность за палубный груз

[Возможное добавление к статье]^h

[В отношении груза, который в договоре перевозки указывается как палубный и фактически перевозится на палубе, весь риск за потерю или ущерб, возникающие или являющиеся следствием опасности, свойственной подобной перевозке или связанной с нею, несут грузоотправитель и грузополучатель, однако в остальных отношениях хранение и перевозка такого груза регулируются положениями настоящей Конвенции].¹

D. Основные правила, определяющие ответственность перевозчика

(Замена статьи 3 (1) и (2) и статьи 4 (1) и (2) Брюссельской конвенции 1924 года)

1. Перевозчик отвечает за потерю и повреждение перевозимых товаров, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в период нахождения товаров в ведении перевозчика в соответствии с определением, содержащимся в статье [], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий.

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

3. В тех случаях, когда при наличии ошибки или упущения со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеет место и другая причина, которая может привести к утрате или причинению ущерба, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть утери или ущерба, которая вызвана такой ошибкой или упущением, при условии, что на перевозчике лежит бремя доказательства в отношении объема утраты или ущерба, возникших не по его вине.¹

E. Срок исковой давности (Статья 3 (6) Брюссельской конвенции; статья 1 (2), (3) Брюссельского протокола 1968 года)

^h Рабочая группа, доклад о третьей сессии, пункт 25 (2) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1971 год, часть вторая, IV). В сноске 17 к пункту 25 (2) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV) говорится: «Как отмечается ниже, в пункте 28, Рабочая группа не достигла договоренности по этому положению и постановила, что к этому вопросу следует вернуться на следующей сессии Рабочей группы».

ⁱ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии, проходившей в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года [здесь упоминается как Рабочая группа, доклад о четвертой сессии (A/CN.9/74) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1), пункт 28 (3)]. Большинство членов Рабочей группы высказались в поддержку вышеизложенного текста (пункт 36).

Статья F^k

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 транспортером 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. 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 [девяноста 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.

F. Спасание жизни и имущества на море (Замена статьи 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года)

Перевозчик не несет ответственность за утерю или порчу, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море.¹

G. Оговорки о выборе судов (соответствующего положения в Брюссельской конвенции 1924 года не имеется)

[Предлагаемый проект положения]^m

Пункт A

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.

^k Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии, проходившей в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года [здесь упоминается как Рабочая группа, доклад о пятой сессии (A/CN.9/76) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5), пункт 65 (1)]. Проект положения был одобрен большинством членов Рабочей группы (пункт 66).

¹ Рабочая группа, доклад о пятой сессии, там же, пункт 54 (2). Рабочая группа утвердила проект положения (пункт 55).

^m Рабочая группа, доклад о третьей сессии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972, часть вторая, IV), пункт 39 (3). Рабочая группа одобрила доклад Редакционной группы, в котором содержится проект положения об оговорках о выборе судов (пункт 40).

2 а) 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 А, 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.

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

Пункт В

Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте А, выше. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечивающего характера.

Пункт С

1. В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом А, 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.

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

3. Для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не рассматривается как предъявление нового иска.

Пункт D

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.

Н. *Арбитражные оговорки* (соответствующего положения в Брюссельской конвенции 1924 года не имеется)

[Предлагаемый проект положения]^а

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи допускается любая оговорка или соглашение о передаче на арбитраж споров, возникающих из сделок по договору перевозки.

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 место деловой активности 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. Арбитр(ы) или арбитражный суд применяют правила настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются входящими 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.

I. *Перевалка грузов* (соответствующего положения в Брюссельской конвенции 1924 года не имеется)

Статья D^о

1. В тех случаях, когда перевозчик воспользовался предусмотренным в договоре перевозки правом поручить перевозку груза или любой его части какому-либо фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за весь груз в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность за перевозимый им груз в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

3. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика и фактического перевозчика, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

4. Ничто в данной статье не ущемляет какого-либо права регресса между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья E

[1. В том случае, если в договоре перевозки предусматривается, что обусловленная часть груза, обозначенного в договоре, перевозится другим лицом помимо перевозчика (посредством коносамента), ответственность перевозчика и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи D.

2. Однако перевозчик может снять с себя ответственность за утерю, порчу (или задержку) груза, вызванную событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказательства того, что любая такая утеря, порча (или задержка) явилась

^а Рабочая группа, доклад о четвертой сессии, (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1), пункт 47 (2). Большинство членов Рабочей группы одобрили предлагаемый проект положения (пункт 48).

^о Рабочая группа, доклад о пятой сессии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5), пункт 38 (2). Рабочая группа одобрила проект статьи (пункт 39).

следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика.^Р

J Ограничение ответственности (статья 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года; статья 2 Брюссельского протокола 1968 года)

Статья А⁹

1. Ответственность перевозчика за потерю или ущерб в отношении грузов ограничивается суммой, эквивалентной () франкам за упаковку или другие единицы отгрузки или () франкам за килограмм общего веса потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, какой вес больше.

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

а) если для перевозки грузов используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, единицы упаковки или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как упаковки или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

б) в тех случаях, когда потеряно 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.

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

4. 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 пункте 3 настоящей статьи, в момент судебного определения или арбитражного решения. Если такого официального курса не существует, компетентный орган заинтересованных государств определяет, какой курс применять.

^Р Там же. Пункт 43 доклада гласит: «Было принято решение о том, что доклад Редакционной группы должен быть изложен в том виде, в каком он был представлен Рабочей группой (с текстом статьи Е, взятым в квадратные скобки), но с указанием, что против пункта 2 статьи Е высказывалось больше членов Рабочей группы, чем за его включение».

⁹ Рабочая группа, доклад о пятой сессии (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5), пункт 26 (2). Рабочая группа одобрила эти предложенные проекты положений (пункт 27).

сованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

[5. Соглашением между перевозчиком и грузоотправителем может быть установлен предел ответственности, превышающий тот, который предусмотрен в пункте 1.]^Г

Статья В

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются во всех действиях против перевозчика в отношении потери, повреждения (или задержек в доставке) грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основаны эти действия — на договоре или на деликте.

2. Если дело 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 воспользоваться 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 С

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в пункте 1 статьи А, если доказано, что ущерб был вызван преднамеренными неправильными действиями перевозчика или любого из его служащих или агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, вызванный преднамеренными неправильными действиями с их стороны.

^Г Там же. В докладе Редакционной группы, входящем в пункт 26 (9) доклада Рабочей группы о ее пятой сессии, указывалось следующее: «9. В пункте 5 статьи А предусматривается, что перевозчик и грузоотправитель могут по соглашению повысить предел ответственности перевозчика. Этот пункт соответствует существу первой части статьи 2 а и 2 Брюссельского протокола. Это положение заключено в скобки, поскольку такая формулировка может не потребоваться ввиду общего правила относительно права перевозчика согласовать увеличение своей ответственности, которое предусматривается в статье 5 Брюссельской конвенции 1924 года. Однако эта заключенная в скобки формулировка предусматривается на настоящей стадии до решения по общим положениям, касающимся права перевозчика на увеличение его ответственности».

2. ТРЕТИЙ ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ГРУЗ: КОНОСАМЕНТЫ (A/CN.9/88/Add.1)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	1—7
I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ	
А. Введение	1—2
В. Основания для взыскания убытков, понесенных в результате задержки, в нынешнем законодательстве и практике	3—5
С. Воздействие проекта положения об основной ответственности перевозчика на задержку	6—7
Д. Сравнение с другими транспортными конвенциями	8—12
Е. Проект положения о наложении ответственности на перевозчика за просрочку с доставкой	13—15
F. Определение просрочки	16—21
G. Применение правил об ограничении ответственности к вопросу о просрочке	22—32
H. Презумпция потери задержанного груза. Последующее нахождение	33—36
II. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	
А. Введение	1—2
В. Положение, определяющее сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года	3—5
С. Проект статьи о сфере применения, выработанный в Риеке и Стокгольме	6—8
D. Положение Брюссельского протокола 1968 года, определяющее сферу применения Конвенции	9—12
Е. Положения о сфере применения, содержащиеся в конвенциях о железнодорожной, воздушной и дорожной перевозке грузов	13—17
1. Железнодорожная перевозка грузов: Конвенция СИМ	13
2. Воздушная перевозка грузов: Варшавская конвенция	14
3. Дорожная перевозка грузов: Конвенция CMR	15
4. Сравнение положений трех транспортных конвенций	16—17
F. Альтернативные проекты предложений	18—37
1. Введение	18—19
2. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года	20—24
3. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года и проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме	25—37
III. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ	
А. Введение	1
В. Существующие нормы права и практика	2—24
1. Правило о документальной сфере применения, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года	2—3
2. Неясности нынешней проверки документальной сферы применения «коносамента или любого аналогичного товарораспорядительного документа»	4—18
а) Значение термина «коносамент»	6—10
b) Значение выражения «любой другой товарораспорядительный документ»	11—13
c) Последствия невыдачи документа	14—18
3. Предусмотренные в Брюссельской конвенции 1924 года исключения, касающиеся применения Конвенции	19—24
а) Чартер-партии	19—22
b) Изъятие в отношении определенных некоммерческих перевозок: статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года	23—24
С. Соответствующие положения других транспортных конвенций	25—27
1. Железнодорожная перевозка: Конвенция СИМ (1970 год)	25

* 12 апреля 1974 года.