

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

### СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ . . . . .	1—7
<b>I. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ</b>	
A. Введение . . . . .	1—2
B. Основания для взыскания убытков, понесенных в результате задержки, в нынешнем законодательстве и практике . . . . .	3—5
C. Воздействие проекта положения об основной ответственности перевозчика на задержку . . . . .	6—7
D. Сравнение с другими транспортными конвенциями . . . . .	8—12
E. 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
<b>II. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ</b>	
A. Введение . . . . .	1—2
B. Положение, определяющее сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года . . . . .	3—5
C. Проект статьи о сфере применения, выработанный в Риеке и Стокгольме . . . . .	6—8
D. Положение Брюссельского протокола 1968 года, определяющее сферу применения Конвенции . . . . .	9—12
E. 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
<b>III. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ</b>	
A. Введение . . . . .	1
B. 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
a) 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
a) Чартер-партии . . . . .	19—22
b) Изъятие в отношении определенных некоммерческих перевозок: статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года . . . . .	23—24
C. Соответствующие положения других транспортных конвенций . . . . .	25—27
1. Железнодорожная перевозка: Конвенция СИМ (1970 год) . . . . .	25

\* 12 апреля 1974 года.

2. Воздушная перевозка: Варшавская конвенция (1929 год) . . . . .	26
3. Дорожная перевозка: КДПГ Конвенция (1956 год) . . . . .	27
D. Альтернативные подходы к вопросу о сфере применения Конвенции . . . . .	28—38
1. Сфера применения, основанная на ссылке на дополнительные типы документов . . . . .	28—30
1. Сфера применения, основанная на ссылках на дополнительные типы документов . . . . .	31—38
IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОК, НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ	
A. Введение . . . . .	1—2
B. Разъяснение и уточнение в Конвенции обязательных требований . . . . .	3—8
C. Перечисление в Конвенции конкретных видов оговорок, не имеющих юридической силы . . . . .	9—11
D. Установление санкций за оговорки, не имеющие юридической силы . . . . .	12—18
E. Требование включения в договор перевозки уведомляющей оговорки об оговорках, не имеющих юридической силы . . . . .	19—22

### ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящее исследование является третьим из серии докладов, подготовленных Генеральным секретарем<sup>1</sup> в целях оказания помощи Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в ее работе над международным законодательством в области морских перевозок. На своей четвертой сессии ЮНСИТРАЛ постановила учредить расширенную Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок<sup>2</sup> и постановила также, что:

«правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в Протоколе о поправках к этой Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости, а также подготовку, в случае надобности,

новой международной конвенции для принятия под эгидой Организации Объединенных Наций»<sup>3</sup>.

### Вопросы, рассматривавшиеся на предыдущих сессиях

2. Освещаемые в настоящем докладе вопросы следует рассматривать в связи с общей программой работы Комиссии в этой области. В резолюции, принятой Комиссией на ее четвертой сессии, был перечислен ряд разделов, которые «в частности, следует изучить с точки зрения пересмотра и расширения ее существующих правил»<sup>4</sup>. На третьей сессии Рабочая группа приняла решения по следующим вопросам: а) период ответственности перевозчика; б) ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; в) оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо избранным судом; и д) подходы к распределению риска между грузовладельцем и перевозчиком<sup>5</sup>. На четвертой (специальной) сессии Рабочая группа рас-

<sup>1</sup> Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносамента (A/CN.9/63/Add.1; приводится также в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок (далее именуемой «Рабочая группа») на ее третьей и четвертой специальной сессиях, и в нем были охвачены следующие темы: период ответственности перевозчика; ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку живых животных; оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо избранным судом; и подходы к принятию основополагающих решений, касающихся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком. Второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносамента (A/CN.9/76/Add.1; приводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе на ее пятой сессии и охватывал следующие вопросы: ограничение ответственности за перевозку единицы груза; транзитные перевозки; отклонение от курса; срок исковой давности; определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции; изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы.

<sup>2</sup> *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).*

<sup>3</sup> На своей шестой сессии Комиссия приняла решение, что Рабочая группа должна «продолжить свою работу в соответствии с кругом ее ведения, определенным в резолюции Комиссии, принятой на четвертой сессии [Комиссии]». 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)* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть первая, IV, С, 61).

<sup>4</sup> См. сноску 2. В резолюции, принятой на четвертой сессии Комиссии, были перечислены следующие разделы: а) Ответственность за груз в течение всего периода, когда он находится в ведении или под контролем перевозчика или его агентов; б) Схема распределения ответственности и права и иммунитеты, содержащиеся в статьях III и VI Конвенции, с поправками согласно Протоколу, и их взаимодействие, включая изъятие или изменение некоторых исключений, касающихся ответственности перевозчика; в) Бремя доказательств; д) Юрисдикция; е) Ответственность за перевозку груза на палубе, за перевозку животных и перевалку грузов; ф) Увеличение сроков исковой давности; г) Определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции; и) Изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы; j) Отклонение от курса, мореходное состояние судна и ограничение ответственности за перевозку единицы груза.

<sup>5</sup> 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 — коносамента (см. сноску 1) использовался Рабочей группой в качестве ее рабочего документа.

смотрела и приняла проект положений: а) об основных правилах, регулирующих ответственность перевозчиков, и б) об оговорках относительно арбитража в коносаментх<sup>6</sup>. Далее, на пятой сессии Рабочая группа рассмотрела следующие вопросы: а) ограничение ответственности за перевозку единицы груза, б) перевалка грузов, в) отклонение и д) срок исковой давности<sup>7</sup>.

*Материалы, которые должны быть представлены на нынешней, шестой, сессии*

3. На пятой сессии Рабочая группа отметила, что она не приняла еще решения по разделам: определения, согласно статье I Конвенции, и изъятие оговорок, не имеющих юридической силы; Рабочая группа включила эти пункты в повестку дня своей шестой сессии<sup>8</sup>. В части пятой второго доклада Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты<sup>9</sup> рассматривался вопрос об определениях согласно статье I Конвенции. В части шестой этого доклада рассматривался вопрос об изъятии из коносаментов оговорки, не имеющих юридической силы; этот вопрос подробнее рассматривается в связи с альтернативными проектами законодательных текстов в части четвертой настоящего доклада.

4. На пятой сессии Рабочая группа напомнила, что ее работа по вопросу о перевозке грузов на палубе и перевозке животных не завершена<sup>10</sup>, и решила, что эти пункты также будут рассмотрены на ее шестой сессии<sup>11</sup>.

5. В соответствии с этим к текущей, шестой, сессии Рабочей группы Секретариат подготовил отдельный рабочий документ по теме палубной перевозки грузов<sup>12</sup>. Еще одним документом, который будет представлен Рабочей группе на ее нынешней сессии, является исследование Международного института уни-

фикации частного права «Международная перевозка животных и Гаагские правила»<sup>13</sup>.

6. На пятой сессии Рабочая группа рекомендовала, чтобы в повестку дня ее шестой сессии были также включены следующие вопросы: а) ответственность перевозчика за задержку и б) сфера применения Конвенции<sup>14</sup>. Часть первая настоящего доклада является ответом на просьбу Рабочей группы о том, чтобы Генеральный секретарь подготовил доклад по вопросу о задержке, содержащий предложения и указывающий возможные решения<sup>15</sup>. Рабочая группа также просила подготовить рабочий документ о сфере применения Конвенции<sup>16</sup>. В ответ на эту просьбу в части второй настоящего доклада рассматривается вопрос о «географической сфере», а в части третьей — вопрос о «документальной сфере». Как уже отмечалось, в части четвертой рассматривается вопрос о не имеющих юридической силы оговорках в коносаментх (см. пункт 3, выше).

7. Генеральный секретарь предложил членам Рабочей группы представить замечания и предложения по вопросам, рассматриваемым в настоящем докладе; аналогичный запрос был также направлен международным организациям, работающим в этой области. Полученные Секретариатом комментарии, а также копия вербальной ноты будут представлены Рабочей группе в качестве добавления к настоящему докладу (A/CN.9/WG.III/ WP.12/Add.1.). Комментарии, имеющиеся в настоящее время, кратко излагаются в соответствующих разделах настоящего доклада<sup>17</sup>.

#### 1. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ А. Введение

1. На пятой сессии Рабочая группа постановила, что на шестой сессии следует, помимо прочего, рассмотреть вопрос об ответственности морских перевозчиков за несоблюдение сроков перевозки грузов<sup>1</sup>. Ни в Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов<sup>2</sup>, ни в Протоколе о поправках к этой Конвенции<sup>3</sup>

<sup>13</sup> A/CN.9/WG.III/ WP.II, приводится в следующем разделе настоящего тома.

<sup>14</sup> Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5–16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 75 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Там же.

<sup>17</sup> Предполагается, что после составления этого доклада будут получены дополнительные ответы. Копии всех ответов на языках подлинников будут представлены членам Рабочей группы в документе A/CN.9/WG.III/ WP.12/Add.1.

<sup>1</sup> Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5–16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 75 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

<sup>2</sup> Далее именуется «Брюссельская конвенция» (League of Nations, Treaty Series, vol. CXX, № 2764, p. 157). Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3), далее именуется «Регистр текстов».

<sup>3</sup> Далее именуется «Брюссельский протокол» (Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года, Брюссель, 23 февраля 1968 года, Регистр текстов, том II, глава II, 1.

<sup>6</sup> 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 своих рабочих документов первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (см. сноску 1) и другие рабочие документы, подготовленные Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком» (A/CN.9/74, приложение I, там же, часть вторая, IV, 2) и «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/74, приложение II, там же, часть вторая, IV, 3).

<sup>7</sup> 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 своего рабочего документа второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты (см. сноску 1).

<sup>8</sup> Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5–16 февраля 1973 года, (A/CN.9/76), пункт 73 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

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

<sup>10</sup> Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункты 23–29 и 30–34 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

<sup>11</sup> Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5–16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 74 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

<sup>12</sup> A/CN.9/WG.III/ WP.14.

не содержатся правила, непосредственно относящиеся к ответственности перевозчика за задержку, а национальные нормы права неодинаково трактуют различные аспекты этого вопроса.

2. Во втором докладе Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз — коносаменты<sup>4</sup> и в прениях Рабочей группы на ее пятой сессии<sup>5</sup> отмечалась тесная взаимосвязь между вопросом о задержке и другими вопросами, которые охватываются существующим или предлагаемым законодательством о коносаментах. Например, анализ «отклонения» выявил, что центральным практическим вопросом является вопрос об ущербе, вызванном задержкой в выполнении договора перевозки<sup>6</sup>; решения, касающиеся «отклонения», были приняты при том предположении, что Рабочая группа впоследствии рассмотрит вопрос об ответственности перевозчика за задержку.

**В. Основания для взыскания убытков, понесенных в результате задержки, в нынешнем законодательстве и практике**

3. В договоры перевозки редко включается ясно выраженное обязательство перевозчика относительно точного времени доставки груза по месту назначения. Объявленные или обычно соблюдаемые перевозчиком расписания движения судов могут явиться основой для подразумеваемого обязательства относительно времени доставки; однако в коносаментах часто заметно стремление отказаться от такого обязательства. Например, один из стандартных коносаментов включает следующую оговорку:

«Перевозчик не гарантирует даты отправки или прибытия судна и не берет на себя обязательства закончить рейс за определенный промежуток времени, и он не несет ответственности за любой ущерб, который может быть нанесен грузоотправителю либо в связи с грузом, либо по какой-то другой причине, в результате того, что судно не отправляется или не прибывает в сроки, для соблюдения которых имелись основания, или же в результате непредусмотренного продления сроков рейса»<sup>7</sup>.

Трудность обоснования претензии о задержке обязательством, содержащимся в договоре перевозки, еще более повышает значение гарантий, предусмотренных Конвенцией<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Далее именуется «Второй доклад Генерального секретаря» (А/СN.9/76/Add.1), часть третья: Отклонение от курса, пункты 4, 6 и 35 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

<sup>5</sup> Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5–16 февраля 1973 года (А/СN.9/76), пункты 46 и 51 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

<sup>6</sup> Там же, пункт 46, второй доклад Генерального секретаря, пункт 35.

<sup>7</sup> Единый коносамент Латиноамериканской ассоциации судовладельцев (ЛААС), статья 11; приводится в приложении III о коносаментах; доклад секретариата ЮНКТАД (E.72.II.D.2), стр. 1. Ср. «Консомент «CONLINE»», статья 13 (приводится там же, стр. 17): перевозчик не несет ответственности за какую-либо потерю ввиду задержки грузов, «если она не вызвана личной чрезвычайной небрежностью перевозчика».

<sup>8</sup> Было отмечено, что риск, вызванный задержкой, как общее правило, не страхуется. Замечание Швеции, Конференция

4. Как уже отмечалось, в Брюссельской конвенции не имеется положений, касающихся проблемы задержки в доставке. Однако ответственность за убытки, вызванные задержкой в доставке, может быть основана на пункте 2 статьи 3, который предусматривает, что «перевозчик должным образом и осторожно погружает..., перевозит... и разгружает перевозимые грузы»<sup>9</sup>.

5. В тех случаях, когда задержка причиняет физический ущерб товарам (например, порчу), правовые основания для компенсации аналитически не отличаются от других претензий, основанных на физическом ущербе в соответствии с пунктом 2 статьи 3 Брюссельской конвенции. Когда задержка вызывает экономические убытки грузополучателя (вследствие неспособности выполнить договор о перепродаже или понижения рыночной стоимости товаров в месте назначения за время задержки), вышеуказанное положение Конвенции также предусматривает оснований для взыскания убытков<sup>10</sup>, хотя прецедентное право отличается неполнотой и могут возникать трудности в отношении бремени доказательств<sup>11</sup>,

ООН/ИМКО по международным контейнерным перевозкам, E/Conf.59/39/Rev.1 (доклад Третьего главного комитета, 1 декабря 1972 года), пункт 38. Точно так же оговорки о страховании грузов Объединения лондонских страховщиков (Англия) 1973 года исключают из страхового покрытия «убытки, связанные с рискованным предприятием», которые являются одним из общих рисков, вызываемых задержкой. См. Hardy-Ivamy, Marine Insurance, 1969, p. 531 et seq.

<sup>9</sup> В ответах Норвегии, Швеции, Международного морского комитета (ММК) и секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета на вербальную ноту от 23 мая 1973 года оспаривается, что Брюссельская конвенция 1924 года предусматривает ответственность перевозчика за ущерб, вызванный задержкой. Точно так же перевозчик несет ответственность за убытки, когда он нарушает, например, свои обязательства по пункту 1 статьи 3 Брюссельской конвенции о приведении судна в мореходное состояние, в результате чего возникает задержка. Относительно вопроса о недействительности попыток снятия или уменьшения ответственности перевозчика в договоре см. пункт 8 статьи 3 Брюссельской конвенции.

<sup>10</sup> Это толкование часто объясняется тем, что статья 2 Брюссельской конвенции определяет сферу ответственности перевозчика «за погрузку, обрботку груза в порту, укладку, транспортировку, хранение, наблюдение за грузом и разгрузку его ...» и что экономические убытки в результате задержки возникают «в отношении» перевозки и разгрузки. См. *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.*, 1957 (1) L. I. L. Rep. 87. См. также Stephane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, 2nd ed., London, 1960, p. 165. См. также Доклад секретариата ЮНКТАД о коносаментах, 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), пункт 291.

<sup>11</sup> Правовые нормы некоторых стран создают спорную презумпцию ответственности перевозчика в тех случаях, когда товары утеряны или доставляются в поврежденном состоянии; эта же концепция была применена в разработанном Рабочей группой проекте норм об основной ответственности перевозчика, изложенных в пункте 6, ниже. В этих странах презумпция ответственности перевозчика недействительна в тех случаях, когда задержка, хотя она и причиняет экономические убытки грузополучателю, не приводит к физической утрате или порче грузов; вместо этого грузовладелец несет бремя доказательства не только своих убытков, но и того, что эти убытки были вызваны задержкой. См. Франция: René Rodière, *Traité général de droit maritime*. Paris, 1970, vol. II, paras. 608 et 612; Бельгия: Pierre Wildiers, *Le Connaissance Maritime*, 2nd ed., Antwerp, 1961, pp. 39–40.

а также в отношении ответственности перевозчика за некоторые виды экономических убытков<sup>12</sup>

### С. Воздействие проекта положения об основной ответственности перевозчика на задержку

6. Рабочая группа на своей четвертой (специальной) сессии разработала следующий проект положения об основной ответственности перевозчика и бремени доказательства:

«1. Перевозчик отвечает за утрату или повреждение перевозимых грузов, 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 и агенты приняли все разумные требуемые меры, чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий...»<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Часто существует неуверенность в отношении того, какие виды экономических убытков могут не относиться к вызываемым задержкой и вследствие этого не возмещаться перевозчиком грузоотправителю. Например, должен ли перевозчик нести ответственность: а) за предвидимое падение рыночной цены за время задержки; б) за падение рыночной цены за время задержки, которое не было предусмотрено и которое нельзя было предусмотреть; в) за отсутствие товаров для специального использования грузоотправителем, будь оно известным или неизвестным перевозчику; д) за нарушение договора и недостаток доброй воли со стороны грузовладельца в результате невозможности выполнить соглашение о перепродаже? Такие вопросы создают общие проблемы, касающиеся измерения ущерба в договорном праве, и представляется предпочтительным решать их в более общем контексте степени и ограничения ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией, а не в узком контексте одной лишь задержки.

Во многих отчетах ответственность перевозчика за экономические потери в результате задержки ограничивается той или иной формулировкой «возможности предвидеть». Так, Пакистан и секретариат Азиатско-африканского правового консультативного комитета предлагают, чтобы перевозчик не нес ответственности за потери или ущерб, которые не могли быть разумно предусмотрены в то время, когда произошла задержка, и которые были, по всей вероятности, вызваны этой задержкой; Международная торговая палата предлагает, чтобы перевозчик нес ответственность только за «разумно предвидимый» экономический ущерб, вызванный задержкой; Международный морской комитет (ММК) выступает за ограничение ответственности перевозчика «прямыми и разумными расходами, которые во время заключения договора могут быть разумно предусмотрены перевозчиком в качестве возможного последствия задержки»; Конференция по балтийскому и международному мореходству утверждает, что «грузовладельцы должны доказать свои убытки и что судовладелец должен знать о специальной рыночной стоимости и т. д. во время выдачи коносамента».

Если Рабочая группа примет альтернативное предложение D, ниже (которое устанавливает специальное ограничение ответственности перевозчика за задержку в размере [двойного] фрахта), практическое значение ограничения ответственности перевозчика за задержку до «предвидимого» или «приблизительного» экономического ущерба будет в значительной мере уменьшено. См. обсуждение возможных предложений С и D в пунктах 26–31, ниже.

<sup>13</sup> Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии, Женева, 25 сентября – 6 октября 1972 года (A/CN.9/74), пункт 28. См. также ранее одобренный Рабочей группой Сборник проектов положений Генерального секретаря (далее именуется «Сборник») (A/CN.9/WG.III/WP.13), часть D; воспроизводится в настоящем томе как приложение к предидущему разделу. В этом проекте положения далее говорится:

«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.

Этот проект положения должен заменить пункты 1 и 2 статьи 3 и пункты 1 и 2 статьи 4 Брюссельской конвенции, то есть статьи, в которых излагаются правила, определяющие права и обязанности перевозчиков.

7. Ясно, что приведенный выше проект положения относится к физической утрате или ущербу, причиненному грузам в результате задержки: перевозчик несет ответственность, если он не может доказать, что «он, его служащие и агенты приняли все разумные требуемые меры, чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий». Однако поскольку проект положения предусматривает ответственность перевозчика лишь «за утрату или повреждение перевозимых грузов», то при буквальном понимании это не будет распространяться на экономические потери, понесенные судовладельцем в результате задержки. Как уже отмечалось, проект положения заменит существующие нормы (такие, как содержащиеся в пункте 2 статьи 3 требование о том, что перевозчик «должным образом и осторожно... перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимые грузы»), на которых не может быть основана ответственность перевозчика за экономические потери; таким образом, этот пересмотр снимает существующее законное основание ответственности в случаях экономических убытков, вызванных физическим ущербом, причиненным грузам. Поэтому, если настоящий проект не будет дополнен, ответственность перевозчика за задержку будет ниже ее нынешнего уровня в соответствии с Брюссельской конвенцией и многими национальными морскими кодексами<sup>14</sup>, а также с прецедентным правом ряда стран<sup>15</sup>.

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 утраты 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.

<sup>14</sup> См., например, статью 130 в шведском, норвежском, датском и финском морских кодексах, в которой ответственность за задержку возлагается на перевозчика в следующих почти аналогичных выражениях: «Перевозчик выплачивает компенсацию за любой ущерб, причиненный в результате задержки с его стороны или в результате утраты судна или приведения его в негодное состояние, если невозможно доказать, что перевозчик или кто-либо из его подчиненных не повинны в ошибке или небрежности». Эти статьи содержатся рядом в Rodière, *Lois maritimes Nordiques*, pp. 110–111. Скандинавские законы о введении в действие Брюссельского протокола также конкретно охватывают задержку: для Швеции — см. *Statens offentliga utredningar*, 1972: 10, *Godsbefordran*; для Норвегии — см. ответ на вопросник ЮНСИТРАЛ от 23 мая 1973 года.

Кодекс торгового мореплавания СССР, статья 149: «Перевозчик обязуется доставить товары в установленные сроки, а если сроки не установлены, в обычно действующие сроки». В Чехословакии в соответствии с постановлением 160/1956 перевозчик несет ответственность за ущерб, вызванный задержкой (см. Jan Lopuski, *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes Européens*, 294 *Le droit maritime Français* (juin 1973), pp. 371, 375).

Статья 422 итальянского Кодекса мореплавания возлагает на перевозчиков ответственность за утрату, ущерб или задержку, если установлено, что вина за утрату, ущерб или задержку полностью или частично лежит на перевозчике, Rodière, *Traité Général de droit maritime*, Paris, 1968, vol. II, p. 258.

<sup>15</sup> Соединенное Королевство: *Renton v. Palmyra Trading Corp.* (1956), (2) L.I.L.R.379 (1957), A.C.149; *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.*, 1957 (2) Q.B.233 (1958), (1) L.I.L.R.73

### Д. Сравнение с другими транспортными конвенциями

8. Конвенции, регулирующие три других вида международных перевозок, четко определяют основные нормы, связанные с ответственностью перевозчика в случае задержки. Положения постановляющих частей этих конвенций в отношении задержки изложены ниже.

9. Варшавская конвенция<sup>16</sup> (воздушные перевозки), статья 19:

«Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров».

10. Конвенция СИМ<sup>17</sup> (железнодорожные перевозки), пункт 1 статьи 27:

«Железная дорога несет ответственность за превышение периода перевозки, за полную или частичную потерю товаров и за вред, причиненный им с момента приема для перевозки и до момента доставки».

11. Конвенция КДПГ<sup>18</sup> (дорожная перевозка грузов), пункт 1 статьи 17:

«Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за просрочку доставки».

12. Следует отметить, что в каждой из этих конвенций имеется: 1) общая норма, возлагающая на перевозчиков ответственность за утрату или повреж-

дение груза, а также 2) особое положение, возлагающее на перевозчиков ответственность только за задержку. Учитывая широту общей нормы, касающейся «утраты или повреждения груза», по-видимому, существует необходимость разработать дополнительное положение, которое охватывало бы экономические потери, понесенные грузоотправителем вследствие просрочки доставки грузов<sup>19</sup>.

Е. Проект положения о наложении ответственности на перевозчика за просрочку с доставкой

13. Принятие положений, ясно устанавливающих ответственность перевозчика за просрочку с доставкой, будет соответствовать другим основным конвенциям по транспорту. В принятые Рабочей группой на ее четвертой (специальной) сессии основные положения об ответственности перевозчика внести следующие поправки, с тем чтобы они охватывали случаи просрочки с доставкой (выпущенных слов нет, добавленные слова даны курсивом):

#### Проект положения А

«1. Перевозчик должен нести ответственность за потерю или ущерб в отношении перевозимых грузов в том случае, если происшествие, повлекшее за собой потерю или ущерб, имело место в то время, когда грузы находились под его ответственностью, как это определено в статье [ ], а также за потерю или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой грузов в нарушение договора перевозки, как это определено в статье [ ], если перевозчик не может доказать, что он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, которые от них можно было потребовать, для того чтобы избежать данного происшествия или просрочки и их последствий».

14. Отдельное трактование в этом проекте выражений «потери или ущерб в отношении грузов» и «потеря или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой» соответствует модели, принятой в других конвенциях по транспорту, о которых шла речь выше<sup>20</sup>. К тому же выражение «потери или ущерб в отношении грузов» сохраняет дух статьи 2 Брюссельской конвенции, направленной на предупреждение невольного сужения данной основы для получе-

(1959), А.С.133; *The Makedonia* (1962), (1) L.L.R.316. См. Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, (12th ed., 1971), pp. 195–196. США: *Comm. Trans. Internat. v. Lykes Bros.* (1957), А.М.С. 1188; *The Iossifoglu* (1929) А.М.С. 1157. В некоторых странах, хотя нормы права предусматривают ответственность за задержку, договорные положения могут снимать такую ответственность: Франция (см. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1958, vol. II, p. 294); Болгария, Польша и СССР (см. Jan Lopuski, *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes Européens*, 294 *Le droit maritime français* (juin 1973), pp. 371, 375). См. также ответы секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета и Конференции по балтийскому и международному мореходству, в которых говорится, что законы Соединенного Королевства разрешают взыскание убытков грузовладельцами, по крайней мере за некоторые виды экономического ущерба, причиненного задержкой.

<sup>16</sup> Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11). Ответственность за повреждение, утрату груза или причинение ему ущерба рассматривается в пункте 1 статьи 18.

<sup>17</sup> Международная конвенция о железнодорожных грузовых перевозках, подписанная в Берне 25 октября 1962 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336). При пересмотре Конвенции СИМ в 1970 году в ее статью 34 был включен новый порядок компенсации за задержку, предусматривающий минимальную компенсацию в том случае, если истец не потерпел конкретного ущерба в результате задержки, и компенсацию в размере двойного железнодорожного фрахта в тех случаях, когда имел место конкретный случай утраты или ущерба в результате задержки. Текст этого нового положения Конвенции СИМ 1970 года см. в сноске 35.

<sup>18</sup> Конвенция о договоре по международной перевозке грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года (United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189).

<sup>19</sup> В пункте 2 статьи 11 текста проекта конвенции о международной комбинированной перевозке грузов (Конвенция ТСМ), принятом на совместном заседании ИМКО/ЕЭК 15–19 ноября 1971 года (СТС IV/18Rev.1, TRANS/374/Rev.1), предусматривается: «В случае задержки, если истец докажет, что был причинен ущерб, помимо утраты или повреждения груза, СТО выплачивает за это компенсацию в размере, не превышающем...». См также обсуждение различных предложений о страховании задержки в Конвенции ТСМ, в документе «Экономические последствия, в частности для развивающихся стран, предлагаемой Конвенции о международной комбинированной перевозке грузов», исследование Генерального секретаря, ST/ECA/160, 8 мая 1972 года, пункты 86, 135, 146, 154.

<sup>20</sup> Австралия, Норвегия, Пакистан, Франция, Швеция, секретариат Азиатско-африканского правового консультативного комитета, Центральное управление международных перевозок железнодорожным транспортом (Берн), Международная торговая палата, Международный морской комитет и МИУЧП в своих ответах выступили за включение отдельного положения об ответственности перевозчика за ущерб, вызванный просрочкой с доставкой. Балтийская и международная морская конференция и Международный союз морского страхования выступили против включения положения о просрочке с доставкой.

ния возмещения за понесенные убытки и подтверждает, что в случае отсутствия просрочки ответственность перевозчика распространяется как на фактическую порчу грузов, так и на экономические потери<sup>21</sup>. Таким же образом выражение «потери или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой» охватывает как фактический ущерб, так и экономические потери, являющиеся результатом просрочки с доставкой.

15. Вышеупомянутый проект предложения налагает ответственность на перевозчика за потери от просрочки с доставкой, не делая никаких различий между тем, когда по вине перевозчика произошла данная просрочка: до или после того, как грузы перешли под его ответственность. Так как понятие просрочки имеет значение для установления ответственности за нанесение потери или ущерба только в смысле отклонения от разумно ожидаемой даты доставки, не следует делать никаких различий между просрочкой в получении и погрузке, просрочкой во время перевозки и просрочкой во время разгрузки и сдачи грузов<sup>22</sup>.

#### Ф. Определение просрочки

16. В любом случае, пытаясь дать определение просрочки, необходимо признать тот факт, что для океанских перевозок обычно нельзя составить точный график<sup>23</sup>. Однако следует обратить внимание на гибкое определение просрочки, содержащееся в

<sup>21</sup> См. примечание 10; обсуждение характера термина «а отношении грузов» в Брюссельской конвенции. Следует отметить, что потеря грузами способности отвечать деловым интересам грузополучателя с последующими возможными экономическими потерями для грузополучателя может иметь место в тех случаях, когда грузы потеряны или им нанесен серьезный ущерб при перевозке, а также в случаях просрочки с доставкой.

<sup>22</sup> Следует отметить, что в положении о просрочке не повторяется ограничительное выражение «в то время как грузы находились под его ответственностью», которое применимо к потере или ущербу в отношении груза. Более широкая формулировка, налагающая ответственность на перевозчика «за потерю или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой грузов», будет таким образом, удобной для того, чтобы включить в нее те случаи, когда перевозчик в нарушение договора перевозки не берет грузы под свою ответственность, что в конечном счете приводит к просрочке с окончательной доставкой грузов другим перевозчиком, которого приходится нанимать вследствие нарушения договора перевозки первым перевозчиком.

Проект предложения, выдвинутого в ответах Пакистана и секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета, ясно возлагает ответственность на перевозчика за ущерб от просрочки с доставкой, случившейся до того, как перевозчик берет грузы под свою ответственность: «Перевозчик несет ответственность за всяческие потери или ущерб, вызванные просрочкой с доставкой, независимо от того, в чем заключается данная просрочка: в запоздавшем прибытии судна в целях выполнения договора перевозки или же в задержке с выполнением договора перевозки».

<sup>23</sup> Невозможность составления точного графика связана с отклонениями от графика, вызванными такими факторами, как погодные условия, различные эксплуатационные скорости хода океанских судов, различия во времени оборота судна в портах и на линиях, особые требования обращения с некоторыми грузами, соотношение между грузовой судна и его скоростью. В одном из научных трудов просрочка была определена следующим образом: «Во время любого рейса существует вполне оправдываемый разрыв между наиболее быстрой и наиболее медленной скоростью плавания судов того класса, который используется в данном случае. Просрочка с доставкой дает основания для судебного преследования только в тех случаях, когда скорость плавания опускается ниже обычной, наиболее медленной, скорости вследствие недосмотра» (А. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, 4th ed., Baltimore, 1953, p. 263).

статье 19 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов<sup>24</sup>:

«Признается, что имела место просрочка, если груз не был доставлен в договоренный срок или при отсутствии договоренного срока, если с принятием во внимание обстоятельств, в которых перевозка производилась, а при частичной нагрузке в особенности с принятием во внимание времени, необходимого для составления партии частичных грузов в нормальных условиях, фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое при обычных условиях для выполнения перевозки старательным перевозчиком»<sup>25</sup>.

17. Данное положение КДПГ определяет просрочку с доставкой при отсутствии особого соглашения между сторонами как чрезмерно большую «фактическую продолжительность перевозки». При составлении определения просрочки в перевозке грузов морем было бы желательно особенно подчеркнуть не фактическую продолжительность перевозки, а неспособность доставить грузы вовремя, с тем чтобы обязательно охватить те случаи, когда просрочка с доставкой вызвана не чрезмерно большой длительностью рейса, а тем, что перевозчик слишком долго не берет их под свою ответственность или вообще не делает этого. Так, приводимый ниже проект определения просрочки указывает только на дату доставки:

#### Проект положения В

«Просрочка с доставкой имеет место в тех случаях, когда перевозчик не доставляет грузы, согласно статье [ ]<sup>26</sup>, к дате доставки, четко установленной в соглашении между сторонами, или, при отсутствии такого соглашения, к наиболее поздней дате, которая может быть обычно установлена, с учетом обстоятельств каждого отдельного случая, для доставки грузов старательным перевозчиком».

<sup>24</sup> В ответах Норвегии, Франции, Швеции, МИУЧП и Международного морского комитета содержится предложение о том, чтобы статья 19 КДПГ служила моделью для создания проекта определения просрочки с доставкой в новой конвенции о перевозке грузов по морю.

<sup>25</sup> Определение просрочки подчеркнуто для усиления. Ни в Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок, ни в Конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1962 года определения просрочки нет.

В статье 11 (1) проекта конвенции ИМКО/ЕЭК о международных комбинированных перевозках товаров (см. примечание 19) содержится следующее определение просрочки: «Считается, что просрочка с доставкой грузов имеет место тогда, когда агент по комбинированной перевозке не подготовил грузы для доставки грузополучателю в пределах договоренного срока и когда с учетом обстоятельств каждого отдельного случая фактическая продолжительность всей операции по комбинированной перевозке превышает время, необходимое для ее тщательного осуществления». В ответах МИУЧП и Центрального управления международных перевозок железнодорожным транспортом (Берн) содержится предложение относительно того, чтобы определение просрочки, содержащееся в данном проекте конвенции, служило хорошей моделью для создания нового определения.

<sup>26</sup> Имеется в виду определение доставки, данное Рабочей группой в пунктах ii предложенного пересмотренного варианта статьи 1 e. См. доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (А/СН.9/63), пункт 14 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV); сборник, часть В (приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу).

18. Ссылка проекта положения В на «дату доставки, четко установленную в соглашении между сторонами», имеет целью придать силу четкому соглашению между сторонами в отношении конкретной даты доставки, а не в отношении общего отказа, освобождающего перевозчика от ответственности за последствия просрочки с доставкой.

19. В качестве альтернативы Рабочая группа могла бы рассмотреть вопрос о возможности исключить из приведенного выше проекта выражение «к дате доставки, четко установленной в соглашении между сторонами, или, при отсутствии такого соглашения», таким образом поставив все договоры перевозки в зависимость от норматива, установленного «старательным перевозчиком» с учетом «обстоятельств каждого отдельного случая»; это единственный норматив может быть использован с тем, чтобы исключить возможность того, что перевозчик может избежать ответственности за просрочку с доставкой, указав в коносаменте более отдаленную дату доставки<sup>27</sup>.

20. Проект определения просрочки представляет общую модель действий «старательного перевозчика» с учетом «обстоятельств каждого отдельного случая». Фактически можно истолковать текст как вопрос: как старательный перевозчик, оказавшийся в роли договорного перевозчика, осуществил бы данный конкретный рейс при данных обстоятельствах (если обычно старательный перевозчик осуществлял бы данную доставку за более короткое время, то имела бы место просрочка)? Традиции каждого отдельного рейса соответствующих портов и характеристика занятых судов являются основными факторами при определении, имела ли место просрочка.

21. Разумеется, существование «просрочки» не налагает автоматически ответственности на перевозчика, так как перевозчик может доказать, что он не несет никакой вины, ибо «он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, которых от них можно было бы потребовать, для того чтобы избежать данного происшествия или просрочки и их последствий»<sup>28</sup>. Кроме того, проект основывается на том, что, согласно положениям об основной ответственности перевозчиков, в случае просрочки с доставкой и в других случаях потери или ущерба и перевозчики, и владельцы груза должны в равной мере доказать свою правоту<sup>29</sup>. Таким образом, согласно

<sup>27</sup> Однако в противоположном случае перевозчик все же еще имеет возможность избежать ответственности, указав на слишком близкую дату доставки и доказав, что он ни в коей мере не виновен за просрочку с доставкой. См. обсуждение вопроса об ответственности перевозчика за просрочку с доставкой в пункте 21, ниже.

<sup>28</sup> Согласно приведенному выше, в пункте 13, проекту положения А, оперативная служба, налагающая ответственность на перевозчика за просрочку с доставкой, освобождает перевозчика от ответственности в том случае, если «первозчик может доказать, что он, его служащие и агенты приняли все необходимые меры, которые от них можно было бы потребовать, для того чтобы избежать данного происшествия или просрочки и их последствий».

<sup>29</sup> Союз Советских Социалистических Республик в своем ответе выступает за то, чтобы рассматривать просрочку с доставкой так же, как она рассматривается в данном проекте положения, то есть в случае виновности перевозчика основная ответственность за потери и ущерб ложится на него. См. сборник, часть D (приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу).

измененному положению об основной ответственности перевозчиков, обсужденному выше, в пункте 13, и в соответствии с приведенным выше определением просрочки владелец груза должен лишь указать на наличие *prima facie* случая «просрочки», с тем чтобы поставить перевозчика перед необходимостью доказать, что ни он, ни его агенты или служащие не виновны в просрочке с доставкой<sup>30</sup>.

#### G. Применение правил об ограничении ответственности к вопросу о просрочке

22. Прецедентное право в целом установило, что положения, ограничивающие ответственность перевозчика, согласно Брюссельской конвенции 1924 года применимы к потере от просрочки<sup>31</sup>. В статье 4(5) данной Конвенции говорится следующее:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, и на эквивалентную сумму, выраженную в иной валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент»<sup>32</sup>.

23. Выражение «в связи с грузом», выделенное в приведенной выше цитате, явилось инструментом, позволившим прецедентному праву установить, что положение об ограничении ответственности перевозчика распространяется на экономические потери от просрочки с доставкой. Следовательно, максимальная общая ответственность перевозчика за фактические потери или ущерб грузам и экономические потери, понесенные грузоотправителем или грузополучателем в целом, не могли превышать предела, установленного в статье 4(5) Брюссельской конвенции.

<sup>30</sup> Существует мнение, что понятие «виновности» включает автоматически рассмотрение особых обстоятельств как для данного конкретного рейса, так и для всего морского транспорта в целом; в ряде ответов, полученных Секретариатом, указывалось, что определение просрочки должно учитывать подобные особые обстоятельства. Вопрос об ущербе от просрочки, вызванной мерами по спасанию жизни и/или имущества на море, уже рассматривался Рабочей группой на ее пятой сессии, на которой она утвердила положение о том, что «первозчик не несет ответственности за утерю или порчу, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море». См. доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии (A/CN.9/76), пункты 54 (2), 55 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5); сборник, часть F (приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу).

<sup>31</sup> Com. Court of Antwerp, 13 June 1955, J.P.A. 1955, p. 371; *Badhwar v. Colorado* 1955, A.M.C. 2139, affirmed 1957, A.M.C. 1972; *Comercio Transito v. Lykes Bros.* (1957), A.M.C. 1188; *Rento v. Palmyra*, 1956 (2), L.I.L. Rep. at p. 87. См. также *Stephane Dor*, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924, 2nd ed., London, 1960, p. 165 et seq.; *Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt G. m. b. H.* (1963), A.M.C. 665. Комментарий придерживаются данной точки зрения: Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, (12th ed., 1971), p. 193; *Rodière*, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968, vol. II, p. 417.

<sup>32</sup> В статье 2 (a) Брюссельского протокола 1968 года говорится примерно то же самое: «Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и включены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни при каких обстоятельствах не будут ответственны за какую-либо утерю или повреждение груза или за иной ущерб в связи с его несохранностью в сумме, превышающей 10 000 франков за место или единицу груза или 30 франков за килограмм утраченного или поврежденного груза, каков бы ни был размер убытка».

24. Однако Рабочая группа на своей пятой сессии приняла проект положения об ограничении ответственности, в котором, в частности, говорится следующее<sup>33</sup>:

#### Статья А

«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».

25. Так как в данной формулировке выпущено общее выражение «в связи с грузом», которое содержалось в Брюссельской конвенции и которое заменено более ограниченной формулировкой «потери или ущерб в отношении грузов», проект ограничения максимальной ответственности перевозчика в существующей формулировке, вероятно, неприменим к экономическим потерям, понесенным грузоотправителем в результате просрочки или даже в результате фактической потери или ущерба в отношении грузов. Если Рабочая группа учтет точку зрения, выраженную в проекте положения А в отношении определения ответственности перевозчика<sup>34</sup>, тогда сохранение ограничивающего выражения «потери или ущерб в отношении грузов» в положении об ограничении ответственности перевозчика будет означать, что ограничение из расчета на одну единицу или на одно место груза охватывает только фактические потери или ущерб, в то время как не будет никаких ограничений ответственности за экономические потери.

26. Следовательно, Рабочая группа может рассмотреть следующую поправку к положению об ограничении ответственности, разработанную на ее пятой сессии (добавленные слова даны курсивом; слова, которые следует опустить, заключены в квадратные скобки):

#### Проект положения С

#### Статья А

«1. Ответственность перевозчика [за потерю или ущерб в отношении грузов], *вытекающая из договора перевозки, согласно данной Конвенции* ограничивается суммой, эквивалентной ( ) франкам за упаковку или другие единицы отгрузки или ( ) франкам за килограмм общего веса *затронутых* [потерянных или поврежденных] грузов в зависимости от того, какой вес больше».

<sup>33</sup> Положение подчеркнуто для усиления; см. сборник, часть J; приводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу.

<sup>34</sup> См. обсуждение в пунктах 5-7 о воздействии проекта положения, принятого Рабочей группой на своей четвертой (специальной) сессии, на вопрос об основной ответственности перевозчика.

#### Статья В

«1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются во всех действиях против перевозчика [в отношении потери, повреждения (или просрочек в доставке) грузов] *согласно договору перевозки, независимо от того, на чем основаны эти действия: на договоре или на деликте*».

27. Следует отметить, что в проекте положения С установлена одна модель для определения пределов ответственности перевозчика, независимо от характера вины перевозчика, повлекшей за собой его ответственность, или вида потери и ущерба, понесенного непосредственно грузами или грузоотправителем [грузополучателем] вследствие вины перевозчика. С другой стороны, в двух главных конвенциях по транспорту содержатся особые положения об ограничении, которые применимы только к случаям ответственности перевозчика за просрочку с доставкой.

#### КДПГ, статья 23

«5. В случае просрочки с доставкой и если полномочное по договору лицо докажет, что просрочка нанесла ущерб, транспортер обязан уплатить возмещение, которое не может превышать платы за перевозку».

#### Конвенция о железнодорожных перевозках грузов, статья 34

«2. Если доказано, что ущерб явился фактическим результатом просрочки с доставкой, должно быть уплачено возмещение, которое не может превышать платы за перевозку»<sup>35</sup>.

28. Рабочая группа может рассмотреть положение, касающееся особых ограничений суммы возмещения за экономические потери, выплачиваемые перевозчиками, подобное нижеследующему<sup>36</sup>:

#### Проект положения D

#### Статья А

«1. *Согласно данной Конвенции* ответственность перевозчика за потери или ущерб в отношении

<sup>35</sup> Согласно пересмотренному в 1970 году тексту Конвенции о железнодорожных перевозках грузов, максимальная ответственность перевозчика за фактический ущерб от просрочки с доставкой была повышена до суммы двойной платы за провоз грузов на железнодорожном транспорте. В статье 34 Конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1970 года говорится следующее:

«1. В том случае, если время транзита было превышено более чем на 48 часов и если истец не может доказать, что это повлекло за собой потери или ущерб, железнодорожные власти обязаны возместить одну десятую платы за перевозку при условии, что она не превысит 50 франков за партию груза.

2. Если представлено доказательство о том, что превышение времени транзита повлекло за собой потери или ущерб, должно быть выплачено возмещение, не превышающее двойную сумму платы за провоз.

<sup>36</sup> Франция, Международная торговая палата, Международный союз морского страхования, МИУЧП, Международный морской комитет в своих ответах выступили за то, чтобы максимальная сумма ответственности перевозчика за просрочку не превышала суммы платы за перевозку (во французском ответе также говорится о том, что есть возможность установления «двойной суммы платы за перевозку» в качестве ограничения ответственности перевозчика за просрочку).

грузов ограничивается суммой, эквивалентной ( ) франкам за одно место груза или другие единицы отгрузки или ( ) франкам за килограмм веса брутто потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, какой вес больше.

2. Согласно данной Конвенции ответственность перевозчика, кроме указанной выше, в пункте 1 данной статьи, ответственности за потерю или ущерб в отношении грузов, не превышает (двойной) суммы платы за перевозку тех грузов, за которые перевозчик несет ответственность.

3. В любом случае общая ответственность перевозчика согласно пунктам 1 и 2 данной статьи не должна превышать ограничения, установленного в соответствии с пунктом 1 данной статьи за полную потерю тех грузов, за которые перевозчик несет ответственность».

29. В проекте положения D устанавливается общее ограничение ответственности перевозчика за фактическую потерю и ущерб грузам из расчета на вес груза или на одно место, независимо от причины, если за нее, согласно данной Конвенции, перевозчик несет ответственность. Кроме того, в нем устанавливается особое ограничение суммы, равной [двойной] плате за проезд, за любой ущерб грузоотправителю, грузополучателю, помимо фактической потери или ущерба в отношении грузов. В проекте положения D не проводится никаких различий, основанных на характере действия или упущения перевозчика, приведших к его ответственности; различие между пунктами 1 и 2 касается характера понесенной потери или ущерба. Например, в пункте 1 проекта положения D охвачены все случаи фактической потери или ущерба в отношении грузов, такие как порча грузов, независимо от того, вызвана ли она последствиями неправильного обращения с грузами (например, неправильного замораживания грузов на борту судна) или задержки с доставкой или сочетания неправильного обращения с грузами и просрочки с доставкой. Подобным же образом, согласно пункту 2 проекта положения D, особое ограничение, эквивалентное [двойной] сумме платы за перевозку, применяется к любому виду ответственности за потерю груза, помимо фактической потери или ущерба в отношении грузов (экономических потерь), и в особой степени относится к потерям, вытекающим из просрочки с доставкой.

30. Из пункта 3 проекта положения D ясно, что ограничения ответственности перевозчика в соответствии с пунктами 1 и 2 не являются кумулятивными<sup>37</sup>. В соответствии с пунктом 3 максимальная ответственность перевозчика не должна превышать ограничение из расчета на одно место или на вес груза, установленное в пункте 1, ибо это ограничение является максимальным для тех случаев, когда перевозчик несет ответственность за полную потерю грузов. Применение указанного выше проекта положения

<sup>37</sup> Международный морской комитет в своем ответе поддерживает данную точку зрения. Подобным же образом в статье 34 (3) Конвенции о железнодорожных перевозках грузов 1970 года говорится о том, что возмещение за просрочку «не должно выплачиваться сверх той суммы, которая будет выплачена за полную потерю грузов».

может быть объяснено на примере следующих конкретных ситуаций.

С л у ч а й № 1: Допустим, что в период перевозки грузам был нанесен фактический ущерб на сумму 600 долларов; кроме того, погрузка задерживается и в результате этого грузополучатель несет экономические потери на сумму в 300 долларов вследствие отсутствия у него данных грузов. Далее, допустим, что ограничение ответственности, согласно пункту 1, основанное на формуле ограничения из расчета на вес или на одно место, составляет 500 долларов, а ограничение ответственности в соответствии с пунктом 2, основанное на плате за провоз, равняется 200 долларам. В соответствии с положением пункта 3 общая ответственность перевозчика будет ограничена 500 долларами, которые являются максимальной суммой возмещения, согласно пункту 1, за полную потерю данных грузов.

С л у ч а й № 2: Допустим, как вариант случая № 1, что грузам был нанесен фактический ущерб только на сумму 50 долларов, в то время как экономические потери просрочки с доставкой (как и в предыдущем примере) составляют 300 долларов. Исходя из этого общая ответственность перевозчика будет ограничена 50 долларами (пункт 1) плюс 200 долл. (пункт 2), что в целом составит 250 долларов.

С л у ч а й № 3: Грузам был нанесен фактический ущерб на сумму 600 долларов в результате неправильного замораживания во время перевозки. Кроме того, был нанесен фактический ущерб на сумму 300 долларов в результате порчи, вызванной просрочкой с доставкой, и, таким образом, общий фактический ущерб составляет 900 долларов. В соответствии с пунктом 1 ограничение, равное 500 долларам, будет действительным для суммы двух типов фактических потерь; нет необходимости вычисления процента потерь, приходящегося на каждый из этих факторов. Так как возмещение за фактические потери полностью покрывает ограничение ответственности, сформулированное в пункте 1, никакого возмещения за экономические потери, вытекающие из просрочки с доставкой и других причин, не будет выплачено.

31. Следует упомянуть те ограничения, которые будут действовать в указанных выше случаях согласно проекту положения С. В случаях 1 и 3 применение проекта положения С и проекта положения D дает одинаковый результат: 500 долларов — так как согласно проекту положения С ко всем видам ущерба применимо одно ограничение из расчета на вес на одно место груза. В случае 2, согласно проекту положения С, по которому единственное ограничение равняется 500 долларам, грузополучатель/грузоотправитель могут получить возмещение за фактический ущерб (50 долларов) плюс за экономические потери (300 долларов), что в целом составит 350 долларов.

32. В качестве альтернативы Рабочая группа может изменить проект положения D, с тем чтобы ограничения, вытекающие из пунктов 1 и 2, применялись

независимо друг от друга и, таким образом, могли бы взаимно увеличивать друг друга. Этого можно достигнуть, опустив пункт 3. При такой формулировке максимальная ответственность перевозчика будет равняться сумме двух ограничений, которые могут возрастать в случае полной потери или большого фактического ущерба, связанных с огромными экономическими потерями. Возможен и другой подход: в проект положения С можно внести оговорку о том, что ответственность за просрочку, независимо от того, к какому ущербу она привела: физическому, экономическому или тому и другому вместе — должна быть ограничена [двойной] суммой платы за провозку<sup>38</sup>. Единственным недостатком данного подхода является то, что он ставит максимальную ответственность перевозчика в зависимость от характера его вины и может привести к возбуждению судебного дела на основании главной причины, приведшей к признанному фактическому ущербу, вызванному одной из нескольких возможных причин, за каждую из которых перевозчик несет ответственность в соответствии с данной Конвенцией.

#### Н. Презумпция потери задержанного груза. Последующее нахождение

33. Если грузы не прибыли в течение предполагаемого периода времени, нельзя с точностью сказать, являются ли они потерянными или их доставка просто задерживается. Такое положение может существовать в течение неопределенного периода времени в случае потери или до прибытия грузов в случае просрочки с доставкой.

34. Рабочая группа может рассмотреть вопрос о принятии положения, согласно которому владельцы груза могут получить возмещение за свои грузы как за потерянные после того, как в течение длительного периода времени задержка с доставкой грузов ничем не объясняется, но до того, как будет окончательно доказано, что данные грузы фактически потеряны перевозчиком. В этом положении будет содержаться конкретное указание на то, когда данные грузы можно считать потерянными, но желательно, чтобы в нем также содержалось указание на то, как сохранить одновременно и право владельца на его грузы и его основание для предъявления иска за просрочку с доставкой в том случае, если грузы в конечном счете будут найдены<sup>39</sup>. В двух конвенциях по транспорту содержится положение о презумпции потери и последующем нахождении.

#### КДПГ, статья 20

«1. Правомочное по договору лицо может без обязательного представления иных доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установлен-

ного предельного срока или, когда такового установлено не было, в течение 60 дней со дня принятия груза транспортером.

2. Правомочное по договору лицо может, при получении им возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено в случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого его требования должно быть подтверждено письменно.

3. В течение 30 дней после получения извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 23 и, если к тому имеются основания, в статье 26.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше, в пункте 2, либо инструкций, данных в 30-дневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, транспортер может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза».

#### Конвенция о железнодорожных перевозках, статья 30

«1. Лицо, имеющее право предъявлять иск за потерю грузов, может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен грузополучателю или если он не находится в его распоряжении в течение 30 дней по прошествии установленного срока перевозки.

2. (Формулировка идентична приведенной выше, в статье 20 (2) КДПГ, то есть в этом пункте содержится требование об уведомлении после получения владельцем груза возмещения за утраченный груз.)

3. В течение 30 дней после получения подобного извещения указанное выше правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан в любом пункте по данному маршруту по уплате долговых обязательств, вытекающих из накладной, от пункта отправки до пункта, в котором происходит сдача груза, а также по возвращении полученного им возмещения за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье 34 данной Конвенции, и, если к тому имеются основания, в статье 36 данной Конвенции.

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше, в пункте 2, либо инструкций, данных в 30-дневный срок, предусмотренный в указанном выше

<sup>38</sup> Подобное изменение проекта положения С приведет к следующим результатам в случаях, приведенных в пункте 30, выше: случай № 1—500 долларов; случай № 2—250 долларов при условии, что фактический ущерб, равный 50 долларам, не был вызван просрочкой с доставкой; случай № 3—500 долларов.

<sup>39</sup> В ответе Международного морского комитета указывается, что подобное положение необходимо в том случае, если Рабочая группа утвердит плату за перевозку в качестве максимальной ответственности перевозчика за просрочку с доставкой.

пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения, железнодорожные власти могут распорядиться найденным грузом в соответствии с законом и правилами государства, которому принадлежит данная железная дорога».

35. В том случае, если Рабочая группа примет решение одобрить положения, касающиеся презумпции потери и последующего нахождения грузов, она может рассмотреть следующий проект положения, основанный на указанных выше положениях КДПГ и Конвенции о железнодорожных перевозках грузов.

#### Проект положения E

##### *Презумпция потери. Последующее нахождение*

«1. Лицо, имеющее право предъявлять иск за потерю грузов, может, без обязательного представления иных доказательств, считать груз потерянным, если он не был доставлен грузополучателю, как этого требует статья [ ], в течение [шести-десяти] дней по прошествии установленного предельного срока для доставки или, когда такового установлено не было, в течение [шести-десяти] дней по прошествии срока, к которому при данных обстоятельствах старательный перевозчик осуществил бы доставку груза.

2. Правомочное лицо может, при получении им от перевозчика возмещения за утраченный груз, просить в письменной форме, чтобы оно было немедленно извещено в случае, если бы груз был найден в течение [года], следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого требования данного лица должно быть подтверждено письменно.

3. В течение 30 дней после получения подобного извещения правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств, которые необходимо выплатить за доставку такого груза, а также по возвращении полученного истцом возмещения за потерю груза за вычетом эвентуально понесенных расходов, включенных в возмещенную сумму, и с оговоркой о сохранении всех прав на возмещение за опоздание с доставкой, предусмотренных в статье [ ].

4. За отсутствием либо просьбы, указанной выше, в пункте 2, либо инструкций, данных в 30-дневный срок, предусмотренный в пункте 3, или же в случае, если груз был найден только по прошествии года со дня уплаты возмещения за его потерю, перевозчик может распоряжаться найденным грузом, соблюдая требования закона местонахождения груза».

36. Указанная выше процедура обеспечивает отнесительно простой способ выплаты возмещения грузополучателю в случае чрезмерной и необъясненной просрочки с доставкой груза. Хотя лицо, имеющее право на получение груза, может считать его потерянным в соответствии с пунктом 1, перевозчик

может опровергнуть презумпцию потери, если он сумеет доказать, что на самом деле грузы не потеряны, а просто задерживаются с доставкой. В то же время проект положений о презумпции потери и последующем нахождении грузов обеспечивает грузополучателю возмещение за предположительно потерянные, но впоследствии найденные грузы в сумме, значительно превышающей максимальную ответственность перевозчика в соответствии с данной Конвенцией, и, таким образом, не дает возможности перевозчику получить неожиданный доход в результате чрезмерной просрочки с доставкой данного груза. Рабочая группа может рассмотреть вопрос об увеличении до двух лет периода нахождения груза, в течение которого грузополучатель может отказаться от права получения возмещения за предположительно потерянный груз и вместо этого получить свой найденный груз.

## II. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

### A. Введение

1. На своей пятой сессии Рабочая группа<sup>1</sup> постановила рассмотреть на шестой сессии, помимо прочего, вопрос о сфере применения Брюссельской конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года)<sup>2</sup>.

2. В этой части третьего доклада Генерального секретаря содержится ответ на просьбу Рабочей группы, направленную Генеральному секретарю, подготовить доклад о сфере применения Конвенции в географическом плане, то есть об установлении контактов между перевозкой грузов и договаривающимся государством, к которым применимы правила Конвенции.

### B. Положение, определяющее сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года

3. В статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года говорится: «Положение настоящей Конвенции применяется ко всем коносаментам, выдаваемым любым из договаривающихся государств».

4. Это краткое положение считается неудовлетворительным из-за узости сферы применения Конвенции, а также из-за трудностей толкования, вызванных многообразием различных национальных решений проблем сферы ее применения<sup>3</sup>. Можно также отметить, что некоторые договаривающиеся государства, включая основные правила Конвенции в свои национальные правовые системы, применяют

<sup>1</sup> 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 (A/CN.9/76), пункт 75 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5).

<sup>2</sup> League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p. 157; приводится в *Регистре текстов*, том II, глава II, 1.

<sup>3</sup> См. Международный морской комитет, XXIV конференция, проходившая в Риеке, 1959 год, протоколы (здесь именуется как протоколы Конференции в Риеке), стр. 134-137; Legendre, *La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1968, Le droit maritime français*, 1968, p. 387, 392-395.

эти правила более широко, чем это предусмотрено статьей 10<sup>4</sup>.

5. Основные проблемы, возникающие в связи с формулировкой статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года, сводятся к следующему:

а) В статье 10 не дается конкретного указания на то, что Конвенция применяется лишь к *международной* перевозке грузов; в связи с этим при буквальном чтении данной статьи Конвенция применима к любому контракту на перевозку грузов из одного порта в другой, если они расположены в одном и том же государстве. Такой подход поддерживается некоторыми договаривающимися государствами<sup>5</sup>, в то время как другие высказывались против применения Конвенции к тому, что определялось как юридические отношения, носящие явно «внутренний» характер<sup>6</sup>. В правовых системах, в которых предусматривается применение Конвенции лишь к международным перевозкам, обращается внимание на иностранное местоназначение груза (например, Италия) или на национальную принадлежность сторон договора перевозки (например, Франция).

б) В соответствии со статьей 10 при «выдаче» коносамента в недоговариваемом государстве положения Конвенции не применяются, даже если погрузка грузов осуществляется в порту, находящемся в договариваемом государстве. В большинстве случаев коносамент выдается в порту погрузки, однако имеют место случаи, когда коносамент выдается в другом государстве.

В соответствии с многими национальными законодательными актами, касающимися Брюссельской конвенции 1924 года (предшествующей Брюссельскому протоколу 1968 года), признается критерий государства, в котором начался процесс морской перевозки, а не критерий государства, где выдается коносамент, что предусматривается Конвенцией. Например, в Акте Соединенного Королевства о морских перевозках грузов говорится, что правила применяются в отношении «судов, перевозящих грузы из любого порта Великобритании»<sup>7</sup>. В Акте Соединенных Штатов Америки о морских перевозках грузов говорится, что его действие распространяется

«на все договоры о морской перевозке грузов в порты или из портов Соединенных Штатов Америки»<sup>8</sup> (курсив составителя).

<sup>4</sup> Например, Соединенное Королевство, Акт о морских перевозках грузов, 46 U.S.C.A. 1300–1315, раздел 13; Бельгия, Закон от 28 ноября 1929 года, статья 91; Торговый кодекс Бельгии, как он приводится в Carver, Carriage by Sea, vol. 2, (12th ed., 1971), p. 1344; Франция, Закон от 18 июня 1966 года, статья 16.

<sup>5</sup> Например, Акт Соединенного Королевства о морских перевозках грузов, 1924 год, статья 4.

<sup>6</sup> Например, Франция и Италия. Carver, Carriage by Sea (12th ed., 1971), pp. 1345, 1347.

<sup>7</sup> Возникает вопрос, распространяется ли действие данного Акта только на груз, погруженный на борт судна в Великобритании, или же он распространяется также на грузы, которые погружены на борт судна в любой другой стране, но которые находятся на борту судна, когда оно во время своего плавания заходит в любой английский порт. Scrutton on Charter Parties (17th ed., 1964), p. 400.

<sup>8</sup> Акт Соединенных Штатов Америки о морских перевозках грузов, раздел 13.

с) Конвенция не распространяется на случаи, когда коносамент выдан в недоговариваемом государстве, даже если государство, в порту которого происходит разгрузка грузов, является договариваемым государством. Таким образом, если государство, где происходит разгрузка грузов, является договариваемым государством, но выдача коносамента (или погрузки) не происходит в договариваемом государстве, то нельзя требовать от судебных органов договариваемого государства применения положений Конвенции; суд будет ссылаться на свои нормы коалиционного права, для того чтобы найти соответствующий закон. Этот вопрос являлся темой многих дискуссий; предлагались различные решения данного вопроса, которые будут рассмотрены ниже. В этой связи следует вспомнить, что некоторые национальные законодательные акты таких стран, как Соединенные Штаты Америки, Бельгия и Франция, расширяют сферу применения правил Конвенции с тем, чтобы применять эти правила всякий раз, когда грузы перевозятся в их порты<sup>9</sup>.

д) Многие договариваемые государства в своем национальном варианте Конвенции не осуществляют в полной мере статью 10. Статья 10 гласит, что «положения настоящей Конвенции применяются ко всем коносаментам, выдаваемым *любым* из договариваемых государств» (курсив составителя). Однако в тексте о сфере применения, принятом во многих договариваемых государствах, говорится, что установленные законом правила распространяются на коносамента, выданные в государствах, закрепивших Конвенцию в законодательном порядке, или на перевозку товаров из государств, закрепивших Конвенцию к законодательному порядку. В соответствии с такими законодательными актами возникает вопрос, распространяются ли судами договариваемого государства (С1) правила Конвенции на любой коносамент, выданный в другом договариваемом государстве (С2). Если законодательство (С1) предусматривает только то, что все коносамента, выданные в С1 или грузы, перевозимые из С1, будут регулироваться правилами Конвенции, то таким образом, очевидно, нет необходимости судам в С1 распространять эти правила на перевозку грузов из другого договариваемого государства (С2). Например, эта проблема возникает в результате действия Акта Соединенного Королевства о морских перевозках грузов от 1924 года, в статье 1 которого говорится:

«В соответствии с положениями настоящего Акта правила будут применяться в отношении морской перевозки грузов на судах, перевозящих грузы из *любого порта Великобритании или Северной Ирландии* в любой другой порт, расположенный на территории Великобритании или Северной Ирландии, или за их пределами»<sup>10</sup> (курсив составителя).

<sup>9</sup> Например, в законе Бельгии предусматривается: «К оборотному коносаменту на перевозку грузов любым судном, независимо от его национальной принадлежности, из или в любой порт Королевства или колонии применяются следующие правила: ...» См. Carver, сноска 4, выше.

<sup>10</sup> Данная проблема носит менее острый характер в отношении национальных законов таких стран, как Соединенные Штаты Америки. Раздел 13 Акта Соединенных Штатов Америки о мор-

Следует указать, что эта формулировка предписывает судам Соединенного Королевства распространять Акт (правила Конвенции) на перевозку грузов из любого порта Соединенного Королевства, однако не дает возможность применять положения Акта при перевозке грузов из порта другого государства, даже если это государство является участником данной Конвенции. Исходя из собственных норм коалиционного права, суд Соединенного Королевства определяет, право какой страны следует применить<sup>11</sup>. В том случае, когда груз доставляется из государства — участника Конвенции, использование коалиционных норм может привести к применению положений Конвенции, однако нельзя конкретно предсказать результат этого, и в таком случае положения Конвенции могут не применяться, вопреки ожиданиям государств, подписавших настоящую Конвенцию.

*С. Проект статьи о сфере применения, выработанный в Риеке и Стокгольме*

6. Критические замечания по поводу правила о сфере применения, изложенного в статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года, привели к проведению тщательного обсуждения данного вопроса на XXIV Конференции Международного морского комитета (ММК), проходившей в Риеке. Проект пересмотренного варианта статьи 10 был принят на Конференции в Риеке<sup>12</sup>. Данный проект стал частью проекта Протокола, принятого на XXIV Конференции Международного морского комитета, проходившей в Стокгольме в 1963 году<sup>13</sup>.

7. Проект статьи 10, выработанный в Риеке и Стокгольме, гласит:

ской перевозке грузов гласит: «Настоящий Акт распространяется на все договоры о морской перевозке грузов в порты или из портов Соединенных Штатов Америки в случае внешнеторговых операций». Таким образом, Конвенция действует, если перевозка грузов осуществляется в любой порт Соединенных Штатов Америки. Однако если перевозка грузов не осуществляется ни из портов, ни в порты Соединенных Штатов Америки, то Акт Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов не распространяется на коносамент, и суды Соединенных Штатов Америки не будут обязаны применять Конвенцию (или правила Акта о морской перевозке грузов), хотя коносамент был выдан в другом договаривающемся государстве и предполагалось осуществление перевозки грузов между другими портами договаривающихся государств.

<sup>11</sup> На Конференции Международного морского комитета в Риеке представитель Англии заявил: «в соответствии с английскими законами суд прежде всего должен определить, на основании какого права заключен договор или, иными словами, какие правовые нормы регулируют выполнение договора. После этого он рассматривает вопрос о том, применяются ли в обязательном порядке или не применяются вообще Гаагские правила в отношении договора, основанного на законах соответствующей страны. Таким образом, если коносамент выдан в иностранной стране на доставку грузов в Англию и если в данной стране законодательство основано на Гаагских правилах, однако коносамент все же регулируется английскими законами, то английский суд не применяет Гаагские правила, потому что в соответствии с нашими законами Гаагские правила применяются в обязательном порядке только за пределами Соединенного Королевства». Протоколы Конференции в Риеке, стр. 377. См. также Carveit, Carriage by Sea (12th ed., 1971), pp. 266–268, комментарии по делу «Вита фуд продактс» против «Юнус шипинг компани» [1939], A. C. 277.

<sup>12</sup> ММК, Протоколы Конференции в Риеке, стр. 391 англ. текста.

<sup>13</sup> ММК, Протоколы Конференции в Стокгольме, стр. 551 англ. текста.

«Положения настоящей Конвенции распространяются на любой коносамент на перевозку грузов из одного государства в другое в тех случаях, когда в соответствии с коносаментом порт погрузки, порт разгрузки или один из опционных портов разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств, независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент, и независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого заинтересованного лица».

8. Цель проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме, заключалась в том, чтобы расширить сферу применения и преодолеть двусмысленность в формулировке положения Конвенции относительно сферы применения, возникшую в результате различного национального толкования. Эти цели проекта должны были быть достигнуты путем выработки ясного критерия для определения применения Конвенции. Важными чертами проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме, являлись следующие:

a) «из одного государства в другое». Эта фраза исключала возможность, возникающую в статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года, регулировать правилами Конвенции перевозку грузов из одного порта в другой, находящихся в одном и том же договаривающемся государстве. Эта фраза ясно указывала, что применение Конвенции обязательно только в отношении международной перевозки грузов, и, таким образом, опровергала возражения (см. пункт 5 a, выше) о применении Конвенции в отношении прибрежной торговли.

b) «Порт погрузки, порт разгрузки или один из опционных портов разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств». В отличие от статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года, в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме, говорилось о трех альтернативных критериях применения Конвенции:

- i) «порт погрузки»;
- ii) «порт разгрузки», указанный в коносаменте;
- iii) «один из опционных портов разгрузки».

Этот третий термин был определен в докладе Международного подкомитета по коллизионным нормам, представленном Конференции в Риеке, следующим образом: «Если по какой-либо причине груз не достигает первоначального определенного порта разгрузки, положения Конвенции должны распространяться как на те случаи, когда первоначальный порт назначения находится в одном из договаривающихся государств, так и тогда, когда действительный порт разгрузки находится в том же государстве»<sup>14</sup>. Из дискуссии, прошедшей на Конференции в Стокгольме, вытекает, что это правило применяется только в том случае, если в коносаменте содержится оговорка об опционном порте или опционных портах<sup>15</sup>.

c) «Независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент». Цель этого выражения

<sup>14</sup> ММК, Протоколы Конференции в Риеке, стр. 137 англ. текста.

<sup>15</sup> ММК, Протоколы Конференции в Стокгольме, стр. 516 англ. текста.

заключается в том, чтобы пояснить, что суды договаривающихся государств не могут основываться на национальных коллизионных нормах для определения того, применяются ли положения Конвенции при таком определении коносамента, которое дается в статье 10. Например, в соответствии с этим правилом английским судам не разрешается прибегать к коллизионным нормам английского законодательства для того, чтобы выяснить, законодательство какой страны применимо для перевозки грузов из другого договаривающегося государства в Соединенное Королевство; при таком положении английские суды признают правила Конвенции в качестве соответствующего законодательства.

д) «Независимо от национальной принадлежности судна перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица». Эта фраза предназначена для того, чтобы устранить возможность использования принципа национальной принадлежности судна или любого лица, участвующего в процессе перевозки, в качестве критерия для применения положений Конвенции. В статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года не содержится конкретного положения, устраняющего возможность использования принципа национальной принадлежности в качестве критерия, и, как было указано выше, в определенных случаях национальные суды используют данный критерий особенно в отрицательном значении для того, чтобы не дать возможности применять положения Конвенции в тех случаях, когда договор перевозки не носит международного характера<sup>16</sup>.

Д. Положение Брюссельского протокола 1968 года, определяющее сферу применения Конвенции

9. В статье 5, положение в Протоколе 1968 года о поправках к Брюссельской конвенции 1924 года<sup>17</sup> относительно сферы применения, были сохранены некоторые положения проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме, однако в то же время в данный проект были внесены существенные изменения.

Статья 5 Протокола гласит:

#### Статья 5

Заменить статью 10 настоящей Конвенции следующей:

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

- а) коносамент выдается в одном из Договаривающихся государств; или
- б) перевозка осуществляется из порта одного из Договаривающихся государств; или
- с) 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».

10. В пункте 1 статьи 5 Брюссельского протокола 1968 года содержатся следующие выражения:

а) «перевозка груза между портами двух различных государств». Как и в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме, но в отличие от статьи 10 Брюссельской конвенции 1924 года положения Протокола ясно ограничивают сферу применения Конвенции международной перевозкой грузов;

б) «коносамент выдается в одном из Договаривающихся государств». Посредством этой формулировки подпункт а) положения Протокола сохраняет основной критерий Брюссельской конвенции 1924 года для сферы применения положений Конвенции;

с) «из порта одного из Договаривающихся государств». В подпункте б) добавляется (в измененной формулировке) один из трех альтернативных критериев, данных в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме;

д) в подпункте с) предусматривается применение положений Конвенции всякий раз, когда стороны договора перевозки включают в свой договор «условие о превалирующем значении», обуславливающее применение правил Конвенции<sup>18</sup>.

В соответствии с этим правилом, даже если не существует ни одного из вышеуказанных критериев для применения Конвенции, суды любого договаривающегося государства должны применять эти правила, если стороны указывают, что правила Конвенции должны определять условия их договора. Подпункт с), так же как и проект, выработанный в Риеке и Стокгольме, исключает принцип национальной принад-

<sup>18</sup> «Условие о превалирующем значении» является условием коносамента, при наличии которого договор перевозки регулируется Брюссельской конвенцией 1924 года. Например, в линейном коносаменте CONELINE говорится: «2. Условие о превалирующем значении. К этому договору применяются Гаагские правила, содержащиеся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссель, 25 августа 1924 года), действующие в стране отправки. Если в стране погрузки подобного закона нет, то применяется соответствующее законодательство страны назначения груза. Однако в отношении груза, к которому применение подобных законов не является обязательным, применяются условия вышеуказанной Конвенции». Доклад секретариата ЮНКТАД о коносаментах, 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.IID.2), приложение III, В. В соответствии с некоторыми национальными законами, вытекающими из положений Конвенции, требуется включение во все коносаменты «условия о превалирующем значении» (например, Соединенные Штаты Америки, Соединенное Королевство), и многие перевозчики включают в договор «условие о превалирующем значении».

<sup>16</sup> См. пункт 5 а), выше.

<sup>17</sup> Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года, Брюссель, 1968 год, *Регистр текстов*, том II, глава II.

лежности судна или заинтересованных лиц в качестве критерия для применения положений Конвенции.

11. Пункт 2 статьи 5 Протокола 1968 года подчеркивает, что договаривающиеся государства берут на себя обязательства применять положения Конвенции не только в отношении коносаментов при погрузке, осуществляемой в их собственных портах, но также и при погрузке, осуществляемой в портах любого другого договаривающегося государства. Вообще говоря, договаривающееся государство применяет Конвенцию всегда, когда встречается один из критериев, указанных в пункте 1. В этом пункте говорится о проблеме, возникающей в результате принятия законодательных актов, касающихся Конвенции (таких как Акт Соединенного Королевства о морской перевозке грузов), в соответствии с которыми предусматривается применение правил Конвенции только в том случае, если перевозка осуществляется из порта государства, закрепившего положения Конвенции в законодательном порядке. Эта проблема более полно рассматривается выше, в пункте 5d.

12. В пункте 3 статьи 5 Брюссельского протокола 1968 года подчеркивается, что договаривающиеся государства могут расширять сферу применения положений Конвенции в своих национальных законодательных актах, касающихся данной Конвенции; например, договаривающиеся государства могут включать порт разгрузки в свои национальные законодательные акты, касающиеся Конвенции, в качестве критерия для применения данной Конвенции<sup>19</sup>.

Е. Положения о сфере применения, содержащиеся в конвенциях о железнодорожной, воздушной и дорожной перевозке грузов

1. Железнодорожная перевозка грузов: Конвенция СИМ<sup>20</sup>

13. В статье 1 (I) говорится:

«Настоящая Конвенция распространяется, за исключением случаев, указанных в последующих пунктах, на перевозку грузов по сквозной транспортной накладной при прохождении грузом территории, по крайней мере, двух договаривающихся государств...» (курсив составителя).

2. Воздушная перевозка грузов: Варшавская конвенция<sup>21</sup>

14. В статье 1 предусматривается:

«1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или

<sup>19</sup> В ответе правительства Норвегии указывается, что «в новом законодательстве, основанном на положениях Протокола, Норвегия, подобно другим скандинавским странам, осуществляет право выбора, содержащееся в последнем пункте статьи 5, для расширения сферы применения и применяет данные правила также на перевозку грузов из недоговаривающегося государства в любое из скандинавских государств».

<sup>20</sup> Международная конвенция по грузовым железнодорожным перевозкам (СИМ), 1952 год (United Nations, *Treaty Series*, vol. 241).

<sup>21</sup> Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 год (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 13); Гаагский протокол 1955 года к Варшавской конвенции изменяет формулировку в статье 1, но не вносит никаких изменений по существу.

товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

2. «Международной перевозкой» в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерывы в перевозке или перегрузке, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже недоговаривающейся державы. Перевозка, без подобной остановки, между территориями, находящимися под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции, как международная» (курсив составителя).

3. Дорожная перевозка грузов: Конвенция CMR<sup>22</sup>

15. В статье 1 (I) указывается следующее:

«Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждения посредством автомобилей, когда указанные в договоре: место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участвующей в Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон» (курсив составителя).

4. Сравнение положений трех транспортных конвенций

16. В Конвенции по грузовым железнодорожным перевозкам (СИМ) говорится, что необходимым условием для ее применения является перевозка грузов по территории, по крайней мере, двух договаривающихся государств. В соответствии с Варшавской конвенцией (воздушная перевозка) требуется, чтобы как место отправления, так и место назначения находились в одном из договаривающихся государств; в том случае, когда место отправления и место назначения находятся в одном и том же договаривающемся государстве, перевозка сохраняет свой международный характер, если предусматривается согласованная остановка в любом другом государстве.

17. Конвенция о дорожной перевозке грузов (CMR) применима в том случае, если государство, где груз принимается к отправке, или государство, предусмотренное в качестве места для сдачи груза, является договаривающимся государством. Следует указать, что это положение аналогично тому, которое ука-

<sup>22</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) (United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189).

зано в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме<sup>23</sup>.

### Г. Альтернативные проекты предложений

#### 1. Введение

18. Проект, выработанный в Риеке и Стокгольме, и статья 5 Брюссельского протокола 1968 года в подходе к ряду важных вопросов аналогичны. Оба положения отрицают использование принципа национальной принадлежности сторон или судна в качестве критерия для применения положений Конвенции. Обе формулировки отрицают неправомерное применение Конвенции ко всем международным морским перевозкам грузов; оба положения также отрицают общий принцип, лежащий в основе Варшавской конвенции о воздушных перевозках и Конвенции о грузовых железнодорожных перевозках, в соответствии с которым применение положений Конвенции зависит от контакта грузами при перевозке между, по крайней мере, двумя договаривающимися государствами. Кроме того, как проект, выработанный в Риеке и Стокгольме, так и Брюссельский протокол 1968 года признают в качестве необходимого условия, что перевозка должна носить международный характер до того, как ее условия могут определяться Конвенцией. В обоих положениях признается принцип использования географического контакта между *одним* договаривающимся государством и конкретной перевозкой грузов в качестве критерия для выяснения вопроса о том, будет или не будет применяться Конвенция.

19. Между этими двумя положениями существует одно важное различие. В соответствии с проектом, выработанным в Риеке и Стокгольме, как порт погрузки, так и порт разгрузки рассматриваются в качестве факторов, имеющих достаточные связи с конкретной перевозкой грузов, с тем чтобы использовать их в качестве альтернативного критерия для применения положений Конвенции; статья 5 Протокола 1968 года не определяет порт разгрузки грузов в качестве критерия для применения Конвенции с внесенными в нее Протоколом поправками.

#### 2. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года

20. Проект предложения А основан на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года<sup>24</sup>. Некоторые изменения были внесены в формулировку данного положения, для того чтобы отразить общий подход как к содержанию, так и к редакции, которая была подготовлена Рабочей группой. Эти поправки указываются в скобках.

<sup>23</sup> В Конвенции о дорожных перевозках грузов, как и в проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме, и в Протоколе 1968 года, содержится конкретное положение об исключении использования принципа национальной принадлежности сторон в качестве критерия для определения применения Конвенции.

<sup>24</sup> В ответах правительств Соединенного Королевства, Норвегии и Швеции содержится одобрение статьи 5 Брюссельского протокола 1968 года. В ответах Международной торговой палаты (МТП), Балтийской и Международной морской конференции (БММК), Международного морского комитета (ММК), Центрального бюро международных железнодорожных перевозок содержится одобрение положения Брюссельского протокола 1968 года.

21. Проект предложения А читается следующим образом:

#### Проект предложения А

«1. Положения настоящей Конвенции применяются к любому [коносаменту] [договору перевозки] на перевозку груза между портами двух различных государств, если:

a) [коносамент] [документ, подтверждающий договор перевозки] выдан в [любом] из договаривающихся государств, или

b) перевозка осуществляется из порта любого договаривающегося государства, или

c) [коносамент] [документ, подтверждающий договор перевозки] предусматривает, что правила настоящей Конвенции и законодательство любого государства, вводящее эти правила, должны определять условия договора.

2. Положения пункта 1 применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

3. Каждое из договаривающихся государств применяет положения настоящей Конвенции к договору перевозки.

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

22. Пункт 1. Первая фраза данного пункта, подпункты a и b, и последняя фраза пункта уже были рассмотрены выше, в пункте 10. Подпункт c (см. пункт 10 d, выше) был включен в положение Протокола 1968 года частично, для того чтобы компенсировать отсутствие критерия места разгрузки<sup>25</sup>.

23. Пункт 3. Это правило, рассмотренное выше, в пункте 11, дает возможность договаривающимся государствам использовать совершенно аналогичную формулировку критерия для применения правил Конвенции, как это и предусмотрено в положении Конвенции<sup>26</sup>. Цель этого правила заключается в том, чтобы предупредить применение подхода,

<sup>25</sup> Протоколы Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия (первая фаза), Брюссель, 1967 год, стр. 313 англ. текста. На Дипломатической конференции не было выдвинуто серьезных возражений против включения данного положения. Протоколы Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 60–70 англ. текста. В ответе Австралии поднимается вопрос относительно необходимости включения подпункта c (идентичного пункту 5 с Брюссельского протокола 1968 года), «который, очевидно, не имеет существенного значения».

<sup>26</sup> В замечаниях в ответ на вербальную ноту правительство Пакистана и секретариат Азиатско-африканского правового консультативного комитета указывают, что данный пункт «очевидно, выполняет двойную функцию». В соответствии с ним на договаривающиеся государства возлагается обязанность рассмотреть вопрос о том, чтобы их внутренний закон, входящий в силу настоящей Конвенции, применялся к коносаментам, которые выполняют роль критерия, изложенного в предыдущих пунктах. «Он также, очевидно, предусматривает обязательный выбор правовой нормы, которая должна соблюдаться судами договаривающихся государств». В связи с различным толкованием положения относительно сферы применения (статья 10) в ответе

указанного в ряде национальных законодательных актов, касающихся Конвенции, в которых выражение «выдан в X» (страна, закрепившая в законодательном порядке положения Конвенции) заменяется выражением «выдан в любом договаривающемся государстве», содержащемся в подпункте 2 первого пункта проекта предложения А, и в которых выражение «перевозка из порта X» заменяется выражением «перевозка из порта одного из договаривающихся государств», содержащемся в подпункте b проекта предложения А. Как указано выше в пункте 5d, эта проблема возникла в Соединенном Королевстве. Тот факт, что в Акт Соединенного Королевства по морской перевозке грузов 1971 года (1971 С.19), который должен вступить в силу после того, как 10 государств ратифицируют Брюссельский протокол 1968 года, входит без каких-либо изменений в редакции статья 5 Протокола<sup>27</sup>, может иметь какое-то важное значение. Тем не менее Рабочая группа может пожелать рассмотреть вопрос о том, достаточно ли ясно изложена цель пункта 3, для того чтобы вызвать со стороны других реакцию, аналогичную реакции Соединенного Королевства, нашедшей отражение в его пересмотренном варианте.

24. П у н к т 4. Этот пункт является результатом компромисса, достигнутого на Дипломатической конференции 1968 года по вопросу о предложении добавить порт разгрузки в качестве критерия для применения положений Конвенции<sup>28</sup>.

содержится предложение о включении следующей альтернативной формулировки для пункта 3: «Каждое договаривающееся государство сделает применимыми, а суды каждой из договаривающихся государств применят, положения настоящей Конвенции к вышеуказанным коносаментам».

<sup>27</sup> В примечании общего характера по положению, содержащемуся в Хэлсбуржских статутах Англии (3-е издание, 1971 год) на стр. 1330 англ. текста говорится: «В соответствии с Актом о морских перевозках грузов 1924 года, S. 3, том 31, стр. 524, Гаагские правила распространялись только на коносаменты, выданные в Великобритании или Северной Ирландии. Цель настоящей статьи заключается в том, чтобы дать правилам как можно более широкую сферу применения, и они будут применяться в Соединенном Королевстве как закон в тех случаях, когда коносамент выдан в одном из договаривающихся государств или когда перевозка осуществляется из порта одного из договаривающихся государств, или когда в самом контракте предусматривается, что к нему должны применяться данные правила».

<sup>28</sup> Предлагающие включить порт разгрузки в качестве критерия внесли на рассмотрение компромиссное предложение, которое не было принято, но которое могло, судя по всему, содействовать принятию третьего пункта статьи 5 Протокола. Компромиссное предложение гласит:

«1. Положения настоящей Конвенции распространяются на любой коносамент на перевозку грузов из одного государства в другое, когда в соответствии с коносаментом порт погрузки, порт разгрузки или один из опционных портов разгрузки находятся в одном из договаривающихся государств независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент, и независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица.

2. Однако любой участок настоящего Протокола может сохранить за собой право не распространять положения Конвенции с внесенными в нее Протоколом поправками на коносаменты, выданные в одном из государств, не являющемся участником настоящего Протокола».

Протоколы Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 66 англ. текста. В ответе правительства Пакистана в отношении

3. Проект предложения, основанный на статье 5 Брюссельского протокола 1968 года и проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме

25. В проекте предложения В содержатся части как статьи 5 Протокола 1968 года, так и проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме. Придерживаясь большинства положений статьи 5 (Протокол 1968 года), проект предложения В все-таки добавляет порт разгрузки в качестве альтернативного критерия для применения положений Конвенции. Его основное отличие от проекта предложения А выделено подчеркиванием в приводимом ниже пункте 1 b.

26. Проект предложения В гласит:

#### Проект предложения В

«1. Положения настоящей Конвенции применяются к любому [коносаменту] [договору перевозки] на перевозку грузов между портами двух различных государств, если:

a) [коносамент] [документ, подтверждающий заключение договора перевозки] выдан в одном из договаривающихся государств, или

b) порт погрузки или *порт разгрузки, или один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в документах, подтверждающих заключение договора перевозки*, находятся в одном из договаривающихся государств, или

c) документ, подтверждающий заключение договора перевозки, предусматривает, что положения настоящей Конвенции или законодательство любого государства, которое осуществляет эти правила, должны определять условия договора.

2. Положения пункта 1 применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, получателя груза или любого другого заинтересованного лица».

27. Подпункт a. Критерий государства, где выдан коносамент, единственный критерий для применения в соответствии со статьей 10 Конвенции 1924 года, был сохранен в пересмотренном варианте правила, содержащегося в Брюссельском протоколе 1968 года, хотя он был исключен из проекта, выработанного в Риеке и Стокгольме.

28. Подпункт b. Фраза «порты погрузки... в одном из договаривающихся государств» соответствует той, которая применялась Рабочей группой при разработке положений относительно срока ответственности, выбора судов и арбитража.

29. Альтернативный критерий «порты разгрузки» для применения положений Конвенции, изложенный в проекте предложения В, нашел конкретную под-

положения, изложенного в пункте 4 проекта предложения А, говорится следующее: «Если эта свобода действий будет использоваться договаривающимися государствами, то в соответствии с различными национальными законами могут предусматриваться весьма различные сферы применения, что может внести некоторую неопределенность...» Эта точка зрения поддерживается в замечаниях секретариата Азиатско-африканского правового консультативного комитета.

держку в ответах правительств Франции<sup>29</sup>, Австралии и Пакистана, однако Соединенное Королевство в своем ответе выражает определенные возражения против его принятия<sup>30</sup>.

30. Порт разгрузки был включен в проект, разработанный в Риеке и Стокгольме, в качестве критерия для применения положений Конвенции<sup>31</sup>. Однако этот термин был исключен из проекта положения о сфере применения, представленного на Дипломатической конференции 1968 года. На данной Конференции были представлены следующие доводы для включения порта разгрузки в качестве критерия для применения положений Конвенции: «Порт разгрузки является наиболее важным портом, поскольку большинство споров и требований об убытках возникает в порту разгрузки, а не в порту погрузки»<sup>32</sup>.

31. На Дипломатической конференции 1968 года были выдвинуты следующие доводы против включения порта разгрузки:

а) «Применяя эти правила [правила Конвенции], государства осуществляют государственный акт и государственные полномочия, и ... при этом они должны проявить особое уважение к юрисдикции других стран. Правила регулируют условия, в соответствии с которыми осуществляется морская перевозка. Безусловно, они не охватывают такие вопросы, как цена или ставка, в соответствии с которыми может быть перевезен груз, однако принцип в значительной степени остается аналогичным.

Я думаю, что делегация любого государства будет выступать против, если отдельная страна или группа стран намеревались контролировать условия, применяемые к ставкам, по которым грузы доставляются в его порты без учета правил, применяемых в порту отхода. Это наиболее простое объяснение наших трудностей, возникающих в области юрисдикции.

б) Применяя новые правила к коносаментам по импортной перевозке, трудности с коллизийными нормами возрастут, а не уменьшатся. Увеличатся также трудности, заключающаяся в том, что правила, в соответствии с которыми вы перевозите грузы,

будут зависеть от решения суда, в котором рассматривается ваше дело, а не от условий, которых придерживаются капитан и судовладелец»<sup>33</sup>.

32. В отношении первого возражения на Дипломатической конференции было выдвинуто следующее замечание: «по нашему мнению, не может возникнуть вопроса о каком-либо нарушении юрисдикции недоговаривающегося государства, поскольку данное положение будет применяться только в рамках юрисдикции договаривающегося государства»<sup>34</sup>.

33. Второе возражение, судя по всему, основывается на точке зрения, что только в соответствии с законодательством места, где был заключен договор перевозки, должен решаться вопрос о том, применяются ли правила Конвенции, и что порт разгрузки не имеет никакого отношения к соглашению сторон. Тем не менее можно выдвинуть подобный же аргумент и в отношении порта погрузки. Груз может быть погружен на борт в одном или другом порту без какой-либо особой связи с правовой системой, действующей в каждом порту; таким образом для судовладельца и перевозчика, очевидно, не имеет большого значения тот факт, что груз был погружен в конкретном месте или что именно там был выдан транспортный документ.

34. Можно напомнить, что в Конвенции не придается первостепенного значения тому, был ли заключен договор перевозки, или даже вопросам, касающимся толкования оговорок в договоре. Напротив, основная цель Конвенции заключалась в том, чтобы выработать единообразные минимальные критерии в отношении обязанностей и обязательств перевозчиков, которые не принимают во внимание противоречивые положения, содержащиеся в договоре перевозки. Можно предположить, что стороной, которая, очевидно, в первую очередь заинтересована в нормах, определенных Конвенцией, является грузополучатель<sup>35</sup>. Ущерб, причиненный при перевозке, обычно обнаруживается только тогда, когда груз достигает места назначения, и общая сумма убытков может быть подсчитана с определенной точностью только после прибытия груза. Кроме того, в соответствии с наиболее распространенными видами торговых сделок (фоб порт погрузки; сиф; С и F) риск повреждения при перевозке переходит не на продавца-грузоотправителя, а на покупателя-грузополучателя. Однако грузополучатель вследствие практической заинтересованности (поскольку в конце перевозки он непосредственно соприкасается с грузом) и закона (поскольку обычно на нем лежит риск при транспортировке) является лицом, которое должно следить за выполнением обязательств перевозчиком. Государство-грузополу-

<sup>29</sup> В ответе правительства Франции говорится, что закон Франции от 18 июня 1966 года в большей степени расширяет сферу применения Конвенции, чем это предусмотрено в Брюссельском протоколе 1968 года; положения Конвенции применяются при перевозке из любого порта и в любой порт Франции. В ответе указывается, что определенное число других государств — участников Брюссельской конвенции 1924 года внесли аналогичные положения в свои национальные законодательства, а также говорится, что это решение должно быть унифицировано в данной Конвенции.

<sup>30</sup> В ответе Соединенного Королевства указывается, что оно будет выступать против любого расширения сферы применения, определенной в 1968 году, а целях включения порта разгрузки в качестве критерия для обязательного применения правил.

<sup>31</sup> Порт разгрузки используется в качестве критерия в Конвенции по грузовым железнодорожным перевозкам (CMR) (см. пункты 15, 17, выше). В своем ответе на вопросы, изложенные в вербальной ноте Генерального секретаря, Международный институт унификации частного права (МИУЧП) рекомендовал применять подход, используемый в Конвенции о грузовых железнодорожных перевозках.

<sup>32</sup> Дипломатическая конференция, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 51 англ. текста.

<sup>33</sup> Дипломатическая конференция, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 71–72 англ. текста.

<sup>34</sup> Дипломатическая конференция, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 год, стр. 51 англ. текста.

<sup>35</sup> В ответе на вербальную ноту правительство Австралии указало, что оно выступает за включение места разгрузки в качестве критерия для применения «на основании того, что, как показывает практика, большинство судебных разбирательств, возникающих в результате соответствующих договоров, начинается в порту назначения». В ответе правительства Пакистана содержится аналогичный довод.

чатель, то есть государство, где находится место доставки, имеет серьезные основания для того, чтобы обеспечить ему защиту со стороны регулирующих положений Конвенции.

35. Положение «один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в документе, подтверждающем заключение договора перевозки» делает более убедительным точку зрения, что место разгрузки должно быть использовано в качестве критерия для применения Конвенции только в том случае, если оно имеет неслучайное и важное значение при перевозке грузов. Эта формулировка основана на проекте, выработанном в Риеке и Стокгольме с дополнительной формулировкой, предназначенной для объяснения текста, в котором используются слова «опционные порты»<sup>36</sup>.

36. Под пункт с. Это положение обсуждалось в связи с проектом предложения А. Можно отметить, что это положение, хотя и полезное, носит менее важный характер в проекте предложения В вследствие включения порта разгрузки в качестве альтернативного критерия для применения положений Конвенции.

37. В проекте предложения В содержится положение, подобное тому, которое использовалось в проекте предложения А, об исключении возможности использования национальной принадлежности в качестве критерия для применения Конвенции.

### III. ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

#### А. Введение

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок на своей пятой сессии<sup>1</sup> приняла решение рассмотреть на текущей шестой сессии вопрос о сфере применения Международной конвенции 1924 года по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов<sup>2</sup>. Во второй части третьего доклада Генерального секретаря рассматривается «географическая» сфера применения Конвенции — последствия, связанные с местом отправления и назначения грузов, перевозимых морем. В настоящей третьей части рассматривается «документальная» сфера применения Конвенции — последствия, связанные с использованием (или неиспользованием) определенных документов, подтверждающих договор перевозки.

#### В. Существующие нормы права и практика

##### 1. Правило о документальной сфере применения, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года

2. В статье 1 Брюссельской конвенции термин «договор перевозки» определяется следующим образом:

<sup>36</sup> Данная точка зрения о значении слов «опционные порты» была изложена на Конференции в Риеке. См. пункт 8 b, выше.

<sup>1</sup> Доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, Нью-Йорк, 5–16 февраля 1973 года (A/CN.9/76), пункт 75.

<sup>2</sup> Далее именуется «Брюссельская конвенция» (League of Nations, Treaty Series, vol. CXX, No. 2364, p. 157), воспроизводится в Регистре текстов, том II, глава II.

b) «Договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, постольку поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем, включая любой коносамент или какой-либо аналогичный документ, как указано выше, выданный согласно чартер-партии или в соответствии с ней, с того момента, когда такой коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ начинает определять отношения между перевозчиком и владельцем этого документа.

3. Брюссельский протокол<sup>3</sup> 1968 года о поправках к Брюссельской конвенции 1924 года не изменил вышеизложенное определение «договора перевозки».

##### 2. Неясности нынешней проверки документальной сферы применения «коносамента или любого аналогичного товарораспорядительного документа»

4. В соответствии со статьей 2 Конвенции 1924 года по условиям «каждого договора перевозки», входящего в сферу применения Конвенции, перевозчик несет ответственность, предусмотренную в Конвенции. Таким образом определение термина «договор перевозки» в статье 1b имеет решающее значение для определения сферы применения Конвенции. Согласно этому определению «договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ».

5. Следует уделить внимание точному значению двух оперативных терминов, используемых в определении, то есть «коносамент» и «товарораспорядительный документ». Проблемы, создаваемые использованием этих терминов, включают следующее:

i) Какие документы включаются (и, наоборот, исключаются) термином «коносамент»?

ii) Что означает дополнительная фраза «или любой аналогичный товарораспорядительный документ»? В частности, предназначена ли эта фраза для того, чтобы распространить сферу применения Конвенции на другие, кроме «коносамента» документы, или эта фраза ограничивает ее применение, если коносамент не считается «товарораспорядительным документом»? Что означает выражение «товарораспорядительный документ»?

iii) Как влияет на применение Конвенции невыдача или отказ в выдаче документа, подтверждающего договор перевозки?

##### а) Значение термина «коносамент»

6. Первая проблема возникает в связи с тем, что в международной судоходной практике имеются два различных типа «коносаментов».

<sup>3</sup> Далее именуется «Брюссельский протокол» (Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель 1968 год, Регистр текстов, том II, глава II, 1).

7. В коносаменте первого типа не указывается определенный грузополучатель, однако предусматривается, например, что грузы будут доставлены в «распоряжение» определенного лица<sup>4</sup>. В соответствии с таким коносаментом (зачастую называемым «ордерным» или «оборотным» коносаментом) считается, что перевозчик обязан доставить грузы любому лицу, на имя которого может быть индоссирован коносамент, и что вследствие этого перевозчик не может обеспечить надежную доставку (и не должен обеспечивать) груза до передачи коносамента<sup>5</sup>. Таким образом, обладание таким «ордерным» коносаментом влияет на поставку груза. Этот обычный и традиционный тип «коносамента» входит в сферу применения Брюссельской конвенции 1924 года в соответствии с любыми альтернативными толкованиями, которые могут быть даны определению «договора перевозки», содержащемуся в статье 1 в.

8. Однако проблемы толкования возникают в связи с тем, что в некоторых юрисдикциях договор перевозки может быть подтвержден «коносаментом», в котором указывается фамилия грузополучателя (например, грузополучатель: Вильям Байер). В соответствии с таким коносаментом (зачастую называемым «именным» или «необратимым» коносаментом) и применимыми нормами права, перевозчик может обеспечить надежную доставку груза названному грузополучателю («Вильям Байер») в приведенном выше примере, не требуя передачи документа. Отсюда следует, что обладание таким «необратимым» коносаментом не влияет на поставку груза и что в результате широкого (однако не всеобщего) использования именной или необратимый коносамент не будут считать «товарораспорядительным документом».

9. Существуют серьезные сомнения в отношении того, распространяются ли положения Конвенции 1924 года на договор перевозки, подтверждающийся таким «коносаментом». Проблема осложняется тем, что функциональным эквивалентом такого «именного» (или «необратимого») «коносамента» может быть документ несколько другого характера, такой как «транспортная накладная». Кроме того, в соответствии с такими документами права последующих индоссаторов и обязанности перевозчика в отношении таких индоссаторов зависят от различных положений договора или национального права. С одной стороны, указывалось, что в соответствии с французским правом коносамент, который «не может передаваться», не подпадает под сферу применения Брюссельской конвенции<sup>6</sup>. С другой стороны, в Соединенных Штатах определенные документы, называемые «именными коносаментами», получили

<sup>4</sup> Таким определенным лицом может быть покупатель товаров или банк, который выдал или подтвердил аккредитив, предусматривающий оплату по представлении конкретных документов, включая коносамент.

<sup>5</sup> В случае потери или предположительного уничтожения коносамента можно, вероятно, обеспечить поставку путем освобождения перевозчика от возможной ответственности в случае последующего предъявления иска индоссатором, который имеет право на получение поставленного груза.

<sup>6</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1969, vol. II, para. 483, p. 113.

законодательное признание<sup>7</sup>. Учитывая данное законодательное признание, представляется вероятным, что американские суды будут рассматривать «именные коносаменты» как «коносаменты или аналогичные товарораспорядительные документы» и в результате этого Брюссельская конвенция будет охватывать именные коносаменты. Еще один источник неясностей объясняется тем, что, несмотря на признание большинством юрисдикций коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке, в качестве товарораспорядительных документов<sup>8</sup>, имеется несколько юрисдикций, в которых национальное определение «товарораспорядительного документа» может не включать коносаменты, удостоверяющие получение грузов к перевозке<sup>9</sup>.

10. В итоге представляется, что термин «коносамент» является неясным и двусмысленным, поскольку его значение в соответствии с Конвенцией 1924 года зависит от того, использует ли перевозчик термин «коносамент» или какой-либо функциональный эквивалент, а также зависит от того, в какой степени по местному законодательству документ характеризуется как «коносамент», «обратимый» или «передаваемый», или «товарораспорядительный документ».

b) *Значение выражения «любой другой товарораспорядительный документ»*

11. Отмечалось, что «в английской судоходной практике, по-видимому, широко не используется никакой товарораспорядительный документ, аналогичный коносаменту»<sup>10</sup>. Однако английское право в общем признает, что коносаменты, удостоверяющие принятие груза к перевозке, входят в сферу применения Конвенции 1924 года<sup>11</sup>. К этой точке зрения можно прийти путем отнесения коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке, к «коносаментам» в контексте Брюссельской конвенции либо

<sup>7</sup> 1916 Federal Bill of Lading Act, 49 U.S.A. 81 *et seq.*

<sup>8</sup> См. ниже Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1 (12th ed., London, 1971), p. 219 (с точки зрения английского права); Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, paras. 440-441, pp. 57-58 (с точки зрения французского права).

<sup>9</sup> Так, например, Родьер отмечает, что в кодексах Греции, Ливана и Югославии лишь бортовые коносаменты признаются как «товарораспорядительный документ»; Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, p. 58, note 3. Вопрос о периоде до момента погрузки (и, следовательно, о признании коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке, в качестве «коносаментов», подпадающих под Конвенцию), по-видимому, был решен Рабочей группой на ее третьей сессии во время пересмотра статьи 1 e Конвенции 1924 года, так что «перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки ...». Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, Женева, 31 января - 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63), пункт 25 (1) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV), см. также Компиляцию, которая воспроизводится в настоящем томе как приложение к предыдущему разделу.

<sup>10</sup> Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 218, note 12.

<sup>11</sup> В работе „Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto and London, 1965” на стр. 2 излагается общее мнение о том, что Конвенция 1924 года действительно применяется в отношении коносаментов, удостоверяющих принятие груза к перевозке. Такое же мнение о соответствии с английским правом см. Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 219; в соответствии с французским правом см. Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, para. 440, p. 57-58.

к «аналогичным товарораспорядительным документам»<sup>12</sup>.

12. Существуют большие сомнения в отношении того, какие дополнительные типы или категории документов, если они есть, можно считать «аналогичными товарораспорядительными документами»<sup>13</sup>. Таким образом, имеются все основания полагать, что транспортная накладная, стандартный документ, подтверждающий договор о воздушной перевозке груза и нередко используемый в связи с морской перевозкой груза, не является «передаваемым» и не является «товарораспорядительным документом»<sup>14</sup>.

13. Связь между двумя частями фразы «коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ» вызывает сомнение. С одной стороны, можно утверждать, что в заключительной фразе («любой аналогичный товарораспорядительный документ») отражено предположение авторов о том, что Брюссельская конвенция должна быть ограничена договорами, подтвержденными «товарораспорядительными документами». С другой стороны, можно сделать вывод, что, как полагали авторы, Конвенция 1924 года будет применяться в отношении любого «коносамента» (который считался товарораспорядительным документом) и что фраза «любой аналогичный товарораспорядительный документ» предназначалась для предотвращения возможности выдачи перевозчиками документов, которые выполняют основную функцию коносаментов, однако имеют какое-либо другое назначение<sup>15</sup>. В любом случае термин «аналогичные товарораспорядительные документы» не был успешным средством для обеспечения того, чтобы Конвенция 1924 года применялась в отношении современных документов, подтверждающих договор перевозки, таких как транспортные накладные, перфокарты, фотокопии и другая продукция электронного века.

### с) Последствия невыдачи документа

14. Статья 1b Конвенции 1924 года относят к договорам перевозки договоры, «подпадающие под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ». Важное значение, придаваемое охвату договора документом, приводит к проблемам

<sup>12</sup> О неясностях, присущих термину «коносамент», см. текст в пунктах 6–10, выше. Мнение о том, что коносаменты, удостоверяющие принятие груза к перевозке, входят в сферу применения Конвенции 1924 года как «аналогичные товарораспорядительные документы», см. *Scrutton on Charter parties and Bills of Lading*, p. 406.

<sup>13</sup> Погрузочные ордера, составленные грузоотправителем, и ордера о выдаче груза, составленные владельцем коносамента, не являются сами по себе товарораспорядительными документами, как это утверждает Родьер (Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, paras. 491–495, pp. 122–127).

<sup>14</sup> Более подробно о транспортных накладных см. McNair, *The Law of the Air*, 3rd., pp. 182–183, где подчеркивается, что они не являются передаваемыми, не относятся к категории товарораспорядительных документов и противопоставляются коносаментам.

<sup>15</sup> Sejersted, *Om Haegreglerne (Konossementskonvensjonen)*, 2-е изд., Осло, 1949 год, стр. 32. Следует отметить, что термин «аналогичный товарораспорядительный документ» впервые появился в канадском законе о перевозке грузов по водным путям 1910 года.

толкования, когда по ряду причин документ не выдан или его нет<sup>16</sup>.

15. Статья 3(3) и 3(7) Конвенции 1924 года предоставляют грузоотправителям право потребовать выдачи коносамента, содержащего конкретные положения. Хотя, если исходить из буквального толкования Конвенции, может возникнуть вопрос в отношении ее применимости в случае неправомерного отказа перевозчика выдать «коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ», ничто не свидетельствует о том, что суды разрешают перевозчику избежать соблюдения Конвенции путем неправомерного отказа в выдаче коносамента<sup>17</sup>.

16. Еще более трудные вопросы возникают в том случае, когда грузоотправитель имеет право потребовать документ, однако фактически не требует его выдачи и документ не выдается. Для некоторых судов основной вопрос заключается в определении того, предусмотрели ли перевозчик и грузоотправитель должную выдачу коносамента или нет<sup>18</sup>. Еще одно мнение касается практики отдельных перевозок и связано с вопросом о том, подразумевали ли стороны, «что в соответствии с практикой этих перевозок грузоотправитель имеет право потребовать коносамент до или после перевозки и что к такому договору правила будут применяться, если даже коносамент фактически не затребован или не выдан»<sup>19</sup>. В соответствии с французским законом 1966 года, касающимся договоров о морской перевозке, грузоотправитель имеет право потребовать коносамент, и закон применяется, независимо от того, было сделано та-

<sup>16</sup> Можно предположить, что Конвенция 1924 года применяется к определенному договору перевозки, если в любой момент во время его исполнения договор перевозки «подпадает под» коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, даже если впоследствии этот документ будет утерян или уничтожен. Как в статье 5(2) Варшавской конвенции (Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, *League of Nations, Treaty Series*, vol. CXXXVIII, p. 11), так и в статье 4 Конвенции КДПГ (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года, *United Nations, Treaty Series*, vol. 399, p. 189) конкретно предусматривается, что «отсутствие, неправильность или потеря» соответствующего документа не оказывает влияния на применимость Конвенции.

<sup>17</sup> Довод о том, что применимость Конвенции основывается непосредственно на отказе от выдачи коносамента или любого товарораспорядительного документа, затрудняется тем, что положения статей 3 (3) и 3 (7), требующие такой выдачи, в соответствии с буквальным толкованием статьи 2 применимы только в отношении «договора перевозки», определенного в статье 1 b, которая относится к договорам, «подпадаемым под» коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ.

<sup>18</sup> *Carver, Carriage by Sea*, vol. 1, p. 202, citing *Pyrene V. Scindia Navigation Co.*, 2 Q.B. 402, and *Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Armand* (1959) (Can Sup. Ct) *Lloyds's*, vol. 1, Rep. 352 (в последнем случае коносамент был фактически подготовлен, хотя и не выдан). Аналогичное мнение выражено в *Tetley, Marine Cargo Claims*, pp. 4–5, однако только в случае, если перевозчик действительно получил груз. Аналогичным образом применялся закон США в области морской перевозки грузов, когда стороны предусматривали выдачу коносамента, хотя ни один коносамент фактически не выдавался. См. *Krawill Machinery Corp. v. Robert C. Herd and Co.*, 145 F. Supp. 554, 561 (1956).

<sup>19</sup> *Scrutton on Charter parties and Bills of Lading*, p. 405. Автор затем утверждает, что статья 6 Конвенции 1924 года применяется к случаям, в которых так или иначе коносамент предусматривается практикой этих перевозок. *Ibid.*, p. 406.

кое требование или нет<sup>20</sup>. Однако в вышеприведенных решениях и национальном законодательстве не предусматриваются все обстоятельства, при которых документ может быть не выдан, и отсутствует гарантия, что суды в других странах будут одинаково интерпретировать статью 1b Брюссельской конвенции.

17. Широко распространенным является сомнение в отношении применимости Конвенции к договорам перевозки, которые должны быть охвачены и практически подтверждены транспортной накладной или простой распиской, или к соглашениям о перевозке и доставке груза, записанным на пленку и сообщаемым только электронно-вычислительной машиной и связанными электронными устройствами<sup>21</sup>. Представляется, что в последние годы значительно увеличились морские перевозки грузов по другим документам, помимо традиционных коносаментов. Это изменение практики является, по-видимому, результатом воздействия нескольких факторов: меньшее использование при некоторых видах перевозок аккредитованных писем (аккредитивов); расширение морской перевозки грузов в стандартных контейнерах; большее использование электронно-вычислительных машин<sup>22</sup>.

18. Для устранения таких неясностей, создаваемых использованием терминов «коносамент» и «товарораспорядительный документ», Рабочая группа, возможно, пожелает пересмотреть статью 1b Брюссельской конвенции (см. часть D, ниже).

### 3. Предусмотренные в Брюссельской конвенции 1924 года исключения, касающиеся применения Конвенции

#### а) Чартер-партии

19. Брюссельская конвенция 1924 года исключает чартер-партии из сферы своего применения. Во втором пункте статьи 5 Конвенции отчасти указывается:

«Положения данной Конвенции не применяются к чартер-партиям, однако если коносаменты выдаются на груз по чартеру, то они должны соответствовать условиям данной Конвенции...».

20. Нет такой международной конвенции, которая определяла бы чартер-партию или регулировала бы соглашение, подтвержденное чартер-партией. Те виды соглашений, которые подтверждаются чартер-партиями и в которые эти чартер-партии обычно входят, были определены в законодательстве некоторых государств<sup>23</sup> и в судебной практике других государств.

<sup>20</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime*, vol. II, para 392, p. 14.

<sup>21</sup> A/CN.9/WG.3(V)/WP.9. В письме, представленном делегацией Норвегии пятой сессии Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок, подчеркивается последняя тенденция в области морских перевозок к использованию простых расписок, близких к транспортным накладным, автоматических систем информации и неиспользованию документов вообще.

<sup>22</sup> Selvig, *Konnossement og Remburs*, Göteborg, 1970; см. также A/CN.9/WG.3(V)/WP.9, пункт 6.

<sup>23</sup> Во французском законе по вопросам чартерных соглашений и морского транспорта от 18 июня 1966 года содержится определение соглашения, в соответствии с которым выдаются чартеры и устанавливаются типы чартеров.

21. В соответствии с национальным законодательством и торговой практикой чартер-партии обычно подтверждают договор между владельцем судна и фрахтователем о полном или основном использовании судна. Сама по себе чартер-партия не служит распиской за груз и не является товарораспорядительным документом на груз. Чартер-партия может быть составлена в иных целях помимо перевозки грузов (то есть для перевозки пассажиров, буксировки или спасательных работ)<sup>24</sup>. Чартер-партии на наем судна без экипажа подтверждают соглашение, посредством которого само судно и контроль над его управлением, а также над тем, где и как оно используется, на некоторое время передаются фрахтователю. С другой стороны, таймчартеры и рейсовые чартеры составляются для обеспечения использования судна в течение конкретного периода времени, для отдельного рейса или нескольких рейсов судна; вопросы поддержания судна в мореходном состоянии и управления им могут остаться в руках судовладельца.

22. Еще не разработаны международные нормы, касающиеся ответственности судовладельца. Причина недостаточной разработки положений о чартер-партиях объясняется тем фактом, что «по-видимому, существовало мнение, что возможность фрахтователя и владельца были в достаточной степени одинаковыми, чтобы самостоятельно вести переговоры о заключении договора»<sup>25</sup>.

b) *Изъятие в отношении определенных некоммерческих перевозок: статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года*

23. Статья 6 Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

#### Статья 6

Несмотря на положения предыдущих статей перевозчик, капитан или агент перевозчика и грузоотправитель могут заключать любое соглашение в отношении любого конкретного груза на любых условиях, либо касающихся обязательств и ответственности перевозчика за такой груз, а также прав и освобождения перевозчика от ответственности в отношении такого груза, либо касающихся его обязанности по приведению судна в мореходное состояние, если эти условия не противоречат общественному порядку, либо касающихся заботы и внимания его служащих или агентов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, сохранности и разгрузки груза, перевозимого морем, при условии, что в этом случае не был выдан или не выдается коносамент и что согласованные условия изложены в расписке, которая не является товарораспорядительным документом и обозначается как таковая.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет полную юридическую силу.

Однако данная статья не применяется к обычным коммерческим перевозкам, совершаемым обычным торговым путем в ходе обычных торговых операций;

<sup>24</sup> Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 263.

<sup>25</sup> Gilmore and Black, p. 175.

она применяется только к перевозкам, при которых характер или состояние перевозимой собственности или условия и обстоятельства, при которых осуществляется данная перевозка, оправдывают заключение специального соглашения.

24. В соответствии со статьей 6 Брюссельской конвенции 1924 года, с тем чтобы договор перевозки груза рассматривался вне сферы применения Конвенции, перевозка должна соответствовать изложенным в ней сложным руководящим принципам<sup>26</sup>. Возникают проблемы в отношении толкования таких терминов, как «конкретный груз» и «обычные коммерческие перевозки, совершаемые обычным торговым путем». Эта статья, по-видимому, не часто использовалась из-за трудностей толкования. Тем не менее статья 6 позволяет перевозчикам при определенных обстоятельствах заключить договор о перевозке груза за пределами обязательных правил Брюссельской конвенции 1924 года. Следует отметить, что ключевым элементом является невыдача конносамента и выдача необратимой расписки, обозначенной в качестве таковой.

### С. Соответствующие положения других транспортных конвенций

1. Железнодорожная перевозка: Конвенция СИМ (1970 год)<sup>27</sup>

25. Статьи 1 (1), 6 (1), 8 (1) и 16 (1):

#### Статья 1 (1)

«Настоящая Конвенция применяется за исключениями, изложенными в приведенных ниже пунктах, к перевозке грузов, отправленных по транзитной транспортной накладной, выписанной для перевозки через территории по крайней мере двух государств, участников настоящей Конвенции, и исключительно через границы, включенные в перечень, составленный в соответствии со статьей 59».

#### Статья 6 (1)

«Отправитель предъявляет должным образом заполненную транспортную накладную для каждого груза, подпадающего под действие настоящей Конвенции...».

#### Статья 8 (1)

«Договор перевозки вступает в силу с момента принятия железной дорогой-перевозчиком груза для перевозки вместе с транспортной накладной. Станция-отправитель в подтверждение такого принятия ставит на транспортную накладную свой штамп, свидетельствующий о дате принятия».

<sup>26</sup> В статье 6 эти условия были изложены следующим образом: «а) необходимость выдачи необратимой квитанции; б) необходимость перевозки конкретного груза; в) необходимость перевозки обычного коммерческого груза». Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 6 (1965).

<sup>27</sup> Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам, Берн, подписана 7 февраля 1970 года. Статьи 1 (1), 8 (1) и 16 (1) приводятся практически в той же форме в Конвенциях СИМ от 1961 и 1952 годов.

### Статья 16 (1)

«Железная дорога выдает транспортную накладную и груз грузополучателю на станции получения по предъявлении квитанции и после уплаты суммы, которая взимается железной дорогой с грузополучателя».

2. Воздушная перевозка: Варшавская конвенция (1929 год)<sup>28</sup>

26. Статьи 1(1), 5 и 9:

#### Статья 1 (1)

«Настоящая Конвенция применяется ко всем международным перевозкам пассажиров, багажа или груза, осуществляемым воздушными судами возмездно. Она равным образом применяется к безвозмездным авиационным перевозкам, выполненным каким-либо авиационным транспортным предприятием».

### Статья 5

«1. Каждый перевозчик груза имеет право требовать от грузоотправителя выписки и выдачи ему документа, называемого «воздушная транспортная накладная»; каждый грузоотправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа».

2. Отсутствие, неправильность или потеря данного документа не затрагивают существование или действительность договора перевозки, который, с учетом положений статьи 9, тем не менее регулируется правилами этой Конвенции».

### Статья 9

«Если перевозчик принимает груз без заполнения воздушно-транспортной накладной или если воздушно-транспортная накладная не содержит всех деталей, изложенных в статье 8a—i включительно и q, то он не имеет права ссылаться на положения этой Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность»<sup>29</sup>.

3. Дорожная перевозка: КДПГ Конвенция (1956 год)<sup>30</sup>

27. Статьи 1(1) и 4:

<sup>28</sup> Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписана в Варшаве 12 октября 1929 года (*League of Nations, Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 11). В Гаагском протоколе от 1955 года к Варшавской конвенции статьи 1 (1), 5 и 9. оставлены в основном без изменений. В Протоколе термин «воздушно-перевозочная накладная» заменяет термин «воздушная транспортная накладная».

<sup>29</sup> В Гаагском протоколе статья 9 была изменена следующим образом: «Если с согласия перевозчика груз взят на борт судна без заполнения воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит уведомления, о котором говорится в пункте с статьи 8, то перевозчик не имеет права ссылаться на положение пункта 2 статьи 22». [Об ограничении ответственности перевозчика.]

<sup>30</sup> Конвенция о договоре международной перевозки грузов подписана в Женеве 19 мая 1956 года (*United Nations, Treaty Series*, vol. 399, p. 189).

*Статья 1(1)*

«Настоящая Конвенция применяется к любому договору дорожной перевозки грузов, осуществляемой возмездно посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран...».

*Статья 4*

«Договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции».

*D. Альтернативные подходы к вопросу о сфере применения Конвенции**1. Сфера применения, основанная на ссылках на дополнительные типы документов*

28. Как было отмечено в Брюссельской конвенции 1924 года, определение сферы применения этой конвенции осуществляется посредством ссылки на выдачу некоторых типов документов. Трудности, присущие этому подходу, были описаны выше (пункты 4—17).

29. Одним из средств ликвидации неясности и пробелов, возникающих при нынешней формулировке, было бы составление перечня дополнительных типов документов, которые применяются сейчас или могут применяться в будущем и на которые должна распространяться Конвенция. Например, такой документ, как транспортная накладная, можно было бы также включить в список документов, выдача которых распространила бы применение Конвенции, применимой на договор перевозки. Однако этот подход, возможно, усложнил бы Конвенцию и сделал бы ее менее ясной. Кроме того, вполне могли бы быть использованы новые названия документов для того, чтобы избежать применения Конвенции. Таким образом, если делать упор на тип выдаваемого документа (в противоположность договору перевозки), то это, по-видимому, усугубит трудности, присущие процессу формулирования соответствующих положений, и может излишне ограничить объект регулирования Конвенции. Вполне вероятно, что в применении Конвенции могут возникнуть пробелы. Для того чтобы заполнить эти пробелы, понадобятся дальнейшие дополнения к положениям Конвенции. Например, Конвенцию понадобится дополнить оговоркой, которая регулировала бы случаи, когда какой-либо документ предусмотренного в Конвенции типа в соответствии с условиями какого-либо конкретного вида договора перевозки обычно предусматривается, но фактически в данном случае не был выдан. Возможно также понадобится добавить к Конвенции оговорку, регулируемую случаем отсутствия или неправильности требуемого документа. Другая статья, возможно, понадобится, чтобы распространить действие Конвенции на случаи, когда подтверждением договора перевозки являются данные, зарегистрированные компьютером или другой электронной обрабатывающей системой.

30. В целом если по-прежнему акцентировать внимание на типе документа, то это потребует сложного комплекса положений, которые, по всей вероятности, вызовут целый ряд новых проблем их толкования<sup>31</sup>.

*2. Сфера применения, распространяемая на все договоры морских перевозок грузов*

31. Вместо того чтобы попытаться разработать перечень документов, выдача которых влияет на применение Конвенции, можно рассмотреть подход, в соответствии с которым Конвенция применяется (с учетом указанных исключений) ко всем договорам морских перевозок грузов. При этом подходе, предложенном в ряде ответов правительств<sup>32</sup>, выдана-

<sup>31</sup> В ряде ответов выражается удовлетворение нынешней формулировкой правила о сфере применения Конвенции. В ответе СССР говорится, что «положения статьи 1 в Брюссельской конвенции 1924 года о коносаментах, которые предусматривают конвенции, применение к перевозке, подтверждаемой коносаментам или аналогичным документом, не вызывают каких-либо практических трудностей». В ответе Балтийской и Международной морской конференции (БММК) отмечается, что, по-видимому, нет «каких-либо законных оснований для принятия строгого правила в отношении неофициальных документов или транспортировки без документов, когда при нынешней системе совершенно очевидно, что любой грузоотправитель может, если он этого захочет, потребовать обычный коносамент». В ответе Центрального бюро международных железнодорожных перевозок указывалось, что нынешняя формулировка статьи 1 в является вполне удовлетворительной; однако в отношении случаев, когда нет документов, свидетельствующих о договоре перевозки, можно было бы предусмотреть применение Конвенции к тем договорам, если содержание может быть подтверждено каким-либо подходящим образом.

<sup>32</sup> Австралия, Франция, Норвегия, Соединенные Штаты и Бельгия. В своем ответе Австралия заявила, что она «хотела бы применять Гаагские правила независимо от того, указаны ли условия договора перевозки». Подобным образом, в ответе Норвегии делается ссылка на меморандум Норвегии (A/CN.9/WG.III/WP.9, пункты 6 и 7) и заявляется, что в соответствии с мнением, выраженным в нем, правительство Норвегии «предлагает, чтобы новый международный закон о морских перевозках грузов применялся не только к тем случаям, когда договор перевозки подтверждается коносаментами или транспортной накладной или другим необоротным транспортным документом, но также и к тем случаям, когда стороны вовсе не выдали какого-либо документа. Другими словами, новый международный закон должен в принципе применяться к любому договору морской перевозки грузов». В ответе Франции указывается, что по французскому правилу в случае морских перевозок данный закон применяется независимо от типа выданного документа или даже в отсутствие такого документа. Правительство Франции находит такое решение приемлемым и в международном плане; таким образом, в Конвенции следует сосредоточить внимание не на правилах о коносаментах, а на договоре морской перевозки. Подобным образом, в ответе Международного института унификации частного права (МИУЧП) говорится, что Конвенция не должна основываться на выдаче какого-либо конкретного документа и что Конвенция должна применяться даже тогда, когда документ не выдан. В этой связи МИУЧП в своем ответе ссылается на Конвенцию о договоре международной перевозки груза, в которой предусмотрено, что она применяется даже в случае «отсутствия, неправильности или потери» транспортной накладной (статья 4). Международный союз морского страхования сообщает в своем ответе, что многие из его членов «предлагают, чтобы любой контракт на перевозку грузов, за исключением контрактов, подтвержденных чартер-партиями, подпадал под действие Конвенции, независимо от того, был ли выпущен коносамент или другой документ или нет». Однако в ответе вышеуказанного союза, кроме того, отмечается, что другие члены проявляют большую осторожность и рекомендуют, чтобы «выражение «любой аналогичный товарораспорядительный документ» ... было бы ... точно определено в соответствии с разделом 1 (4) Закона Соединенного Королевства 1889 года о факторах».

мые документы предоставляют доказательство наличия договора перевозки и его содержания, но тип документа или даже отсутствие такого документа не влияют на применимость Конвенции к договору перевозки. Такой подход к определению сферы применения Конвенции не исключает возможности предусмотреть положение, согласно которому грузоотправитель может потребовать предоставления каких-то конкретных документов и предъявить ряд требований к их содержанию<sup>33</sup>. Можно было бы сохранить некоторые изъятия из-под действия Конвенции; так, двумя такими исключениями, которые закреплены в Брюссельской конвенции, будут чартер-партии (в статье 5, второй параграф) и особые типы соглашений о некоммерческой перевозке или о перевозке особых типов грузов (статья 6). В этих случаях и, возможно, в других случаях, которые Рабочая группа, возможно, захочет добавить, Конвенция не будет применяться к договору перевозки. Рабочая группа могла бы изучить эти вопросы, учитывая желательность сохранения статьи 6, а также рассмотреть возможные альтернативные формулировки<sup>34</sup>.

32. Проект положения, который воплотит основные элементы этого широкого подхода к сфере применения Конвенции, выглядит следующим образом:

*Предполагаемый проект*

1. «Договор перевозки» применяется ко всем договорам морских перевозок грузов.

*Вариант а*

2. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям, но, если [коносамента, транспортные накладные или другие] документы, свидетельствующие о договорах перевозки товаров, выданы на груз судна по чартер-партии, они должны соответствовать этой Конвенции.

<sup>33</sup> Этот подход сходен с подходом, который применяется во французском праве. Французский закон от 18 июня 1966 года о чартерных и морских перевозках предусматривает (статья 15), что он применяется ко всем договорам морских перевозок грузов. В статье 18 предусматривается, что по требованию грузоотправителя перевозчик должен выдать коносамент.

<sup>34</sup> В своем ответе правительство Соединенного Королевства заявляет, что имеются случаи, когда обе стороны могут предпочесть не применять Конвенцию. Это следующие случаи: а) когда перевозятся грузы, не имеющие коммерческого значения, но ценность которых представляется трудным выразить количественно; б) когда применяются экспериментальные формы упаковки. (Примером данного случая была недавно введенная форма охлаждения мяса для перевозки из Новой Зеландии); с) когда особо габаритный характер груза делает применение Гаагских правил нежелательным. Одним из последних таких примеров является перевозка крайне неоднородных грузов, по которому было вынесено решение призовым судом. Стоимость досмотра груза, проводимого для определения его характера перед выдачей коносамента, была бы несовместимой с ценностью груза. Поэтому было достигнуто соглашение, что он будет перевозиться на риск владельца груза». В ответе Соединенного Королевства отмечается, что статья 6 ныне действующих Гаагских правил признает эти особые случаи. Далее, в ответе Соединенного Королевства выдвигаются следующие предложения: «1. Эти Правила применяются ко всем договорам морских перевозок, когда выдан коносамент или другой аналогичный документ. 2. Эти правила применяются ко всем другим договорам морских перевозок грузов, если только стороны в ясной форме не выразили их согласия на обратное, и в документ, свидетельствующий о договоре перевозки, не включено заявление об этом. 3. Эти правила не применяются к чартер-партиям».

*Вариант б*

2. Положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке по чартер-партии, по которой судно или вся или [большая] [значительная] часть грузоспособности судна зарезервирована для [указанного] периода времени или для особого рейса. Однако, если [коносамент или транспортная накладная, или другой] документ, свидетельствующий о договорах перевозки товаров, выдан для судна по чартер-партии, они должны соответствовать условиям этой Конвенции.

33. Пункт 1 предлагаемого проекта по своему подходу и формулировке сходен с конвенцией о договоре международной перевозки грузов и с конвенцией о морских пассажирских перевозках<sup>35</sup>. Эта формулировка устраняет необходимость: 1) уточнения и определения различных типов документов, от выдачи которых зависит применение конвенции, 2) особо предусматривать случаи, когда применяются новые типы документов, свидетельствующих о договоре, и 3) особо предусматривать случаи, когда не имеется документов в силу целого ряда подпадающих выявлению причин<sup>36</sup>. Этот подход, по-видимому, сократит недостатки и пробелы, присущие подходу Конвенции 1924 года, и будет содействовать выполнению задачи конвенции по разработке обязательных минимальных стандартов ответственности перевозчика за морскую перевозку грузов.

34. Поскольку в тексте упоминается «договор», то может возникнуть вопрос о том, будет ли при таком определении Конвенция применимой к договорам о перевозке «определенного количества» или «требуемого количества» товаров или к другим договорам, в силу которых перевозчик берет на себя обязательство перевезти груз для грузоотправителя в будущем<sup>37</sup>. В этой связи следует обратить

<sup>35</sup> Статья 1.1 Конвенции о договоре международной перевозки грузов, 1956 год (КДПГ); статья 1. b Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся морских пассажирских перевозок, Конвенция о морском праве, Министерство иностранных дел и внешней торговли Бельгии, Служба договоров, 1 мая 1968 года, стр. 79.

<sup>36</sup> При рассмотрении сферы применения Конвенции Рабочая группа, возможно, также захочет рассмотреть вопрос о необходимости включить в соответствующую статью Конвенции особое положение о последствиях использования данных компьютеров в отношении перевозки грузов. В этой связи в ответе Соединенных Штатов на устную ноту, направленную в мае 1973 года, заявляется, что «дальнейшее распространение сферы действия Конвенции на различные типы неофициальных документов, которые существуют сейчас при морских перевозках, было бы, по-видимому, уместным. В отношении же тех грузов, для которых не выдается фактической документации, в силу той причины, что груз отправляется с помощью ЭВМ, данное требование является лишь ненужным осложнением». В ответе Международного института унификации частного права также указывается на растущее использование электронно-автоматической информации при морских перевозках грузов.

<sup>37</sup> В ответе Норвегии заявляется, что «для целей настоящей Конвенции договоры о последующей перевозке определенного количества товаров следует рассматривать таким же образом, как и чартер-партии». В ответе Международного морского комитета приводится мнение его международного подкомитета, в соответствии с которым по этому вопросу «обязательная система не подходит для тайм-чартеров, объемных товаров, договоров для последовательных и чартерных путешествий». В такой список, возможно, даже следует включить «общие соглашения о резервировании в некоторые периоды времени».

внимание на пересмотренный вариант статьи 1 е Конвенции, которая предусматривает, что «i) «перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика, в порту погрузки, во время самой перевозки и в порту разгрузки»<sup>38</sup>. Может оказаться, что вышеупомянутая формулировка ограничит сферу Конвенции мерами по отношению к перевозке конкретных грузов на основании договоров о перевозке «определенного» или «требуемого» количества товаров.

35. В пункте 1 содержится ссылка на «все договоры морских перевозок грузов». Цель слова «морских» состоит в том, чтобы исключить применение Конвенции к перевозкам грузов по внутренним водным путям. Этой ссылкой возможно достаточно для того, чтобы ограничить сферу применения Конвенции морскими перевозками<sup>39</sup>.

36. В пункте 2 предлагаемого проекта выдвигаются две альтернативы для регулирования исключения чартер-партии из Конвенции<sup>40</sup>. В варианте *a* сохраняется формулировка статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года. Формулировка статьи 5 оставлена, исходя из предположения, что на практике чартер-партии можно отличить от договоров, регулируемых Конвенцией, и что проблема толкования закона в крайних случаях может быть решена национальными судами. Заключение некоторых слов в скобки объясняется тем, что может оказаться целесообразным учесть выдачу не только коносаментов по чартер-партии, но и других документов (см. пункты 11—18, выше).

37. В варианте *b* используется подход, предложенный в ответе Соединенных Штатов<sup>41</sup>. Его целью

<sup>38</sup> Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 26 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1973 год, часть вторая, IV).

<sup>39</sup> Во второй части этого доклада, где рассматривается географическая сфера применения Конвенции, выдвигаются два проекта (пункты 21 и 26), которые при помощи заключенной в скобки формулировки предусматривают применение Конвенции к «договору перевозки». Если Рабочая группа примет эту заключенную в скобки формулировку, касающуюся «договора перевозки», определение «договора перевозки» в вышеупомянутом предлагаемом проекте (пункт 32, выше), по-видимому, будет достаточным для того, чтобы ограничить сферу Конвенции морскими перевозками. С другой стороны, если Рабочая группа не примет заключенную в скобки ссылку на «договор перевозки» в определении географической сферы, возможно, будет необходимо заявить где-либо в другом месте, что Конвенция применяется к морской перевозке. См., например, статью 1 е в том виде, как она принята Рабочей группой: Компиляция, часть В, Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14 (1).

<sup>40</sup> Исключение чартер-партии из сферы действия Конвенции получило поддержку в ответах следующих стран: Соединенных Штатов, Норвегии и Соединенного Королевства. В ответе правительства Бельгии заявляется, что вопрос о том, должны ли чартер-партии подпадать под сферу действия Конвенции, следует временно оставить открытым до тех пор, пока не будут сформулированы положения о перевозке грузов в отношении перевозок, не подпадающих под полные или частичные чартеры судна.

<sup>41</sup> Предложение Соединенных Штатов выглядит следующим образом: «Перевозка груза, регулируемая этой Конвенцией, не включает перевозку по чартеру, в силу которого вся грузоспособность или значительная часть ее используется для заявленного периода времени или для особого рейса. Тем не менее эта Конвенция применяется к перевозке грузов на судне по чартеру с момента, когда коносамент или другой подобный документ, выданный в соответствии с чартер-партией, регулирует отношения между перевозчиком и владельцем».

является обеспечение общего определения чартер-партии, с тем чтобы более четко отличать такие договоры от договоров перевозки грузов, подпадающих под действие Конвенции.

38. В дополнение к статьям, обсужденным в третьем докладе Генерального секретаря, термин «коносамент» приводится в следующих статьях Конвенции: 3 (3), (4), (7), статья 4 (5) и статья 5 (1). В этих статьях имеются трудности, не связанные с проблемой сферы применения этой Конвенции, что рассматривается в данном исследовании. Однако Рабочая группа, возможно, захочет учесть действие, которое она предпринимает в отношении статьи 1 *b* при рассмотрении проблем, представленных в вышеуказанных дополнительных статьях.

#### IV. ИЗЪЯТИЕ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ ОГОВОРОК, НЕ ИМЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ

##### A. Введение

1. В части шестой второго доклада Генерального секретаря анализируются основные проблемы, возникающие в связи с юридически недействительными оговорками, и рассматриваются четыре необязательно взаимоисключающих подхода (пункт 7), направленных на изъятие из коносаментов некоторых оговорок, которые на основании положений статьи 3 (8) Брюссельской конвенции<sup>1</sup> обычно считаются юридически недействительными. Настоящий доклад не повторяет предыдущую дискуссию, он лишь дополняет предыдущий доклад альтернативными проектами текстов.

2. При рассмотрении приведенных ниже альтернативных предложений полезно напомнить, что включение юридически недействительных оговорок в договор порождает неясность у грузовладельцев в отношении их прав и ответственности. Исключение таких юридически недействительных оговорок «облегчило бы торговлю, так как их сохранение имеет следующие тягостные 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 отношении претензий, которые в противном случае можно было бы быстро разрешить; *c*) поощряют беспредельные судебные процессы»<sup>2</sup>.

##### B. Разъяснение и уточнение в Конвенции обязательных требований

3. Как отмечается во втором докладе Генерального секретаря, уменьшить воздействие юридически недействительных оговорок в коносаменте и сократить число вызывающих сомнение и спорных ситуаций можно путем ясного и четкого определения в

<sup>1</sup> Пятый возможный подход предложен в ответе Норвегии на вопросник Секретариата от июля 1972 года, согласно которому «затронутые проблемы должны быть подвергнуты серьезному изучению различными организациями, занимающимися разработкой стандартов транспортных документов, касающихся перевозки грузов морем».

<sup>2</sup> Доклад секретариата ЮНКТАД о коносаментах, 1971 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), пункт 295.

самой Конвенции обязательных требований, что является центральной задачей Рабочей группы. В этой связи Рабочая группа, возможно, рассмотрит статью 3 (8), которая гласит:

«Любая оговорка, статья или положение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери и 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».

4. Такое положение является существенной частью Конвенции, однако в некоторых случаях возникали вопросы в отношении его четкости. Так, отмечалось, что статья 3 (8) в ее данной формулировке дает «слишком ограниченное толкование», поскольку она касается «лишь норм ответственности». Поэтому предлагалось включить в Конвенцию «общее положение о недействительности оговорок в коносаменте, которые прямо или косвенно умаляют значение положений Конвенции»<sup>3</sup>.

5. Рабочая группа, возможно, рассмотрит вопрос о желательности включить положение, которое отражало бы эту точку зрения, и в то же время способствовало бы разъяснению некоторых других вопросов, представленных в связи с настоящей формулировкой. Такое положение могло бы гласить следующее:

#### Проект предложения А<sup>4</sup>

1. Любая оговорка или условие в [коносаменте] [договоре перевозки] не имеют юридической силы в той степени, в какой они противоречат положениям настоящей Конвенции. Ничтожность такой оговорки или условия не влияют на действительность других положений договора, частью которого является эта оговорка или условие. Оговорка, предусматривающая получение выгод от страхования товаров в пользу перевозчика, рассматривается как противоречащая положениям настоящей Конвенции.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей статье, если такое увеличение предусматривается в [договоре перевозки] [коносаменте, выданном грузоотправителю].

<sup>3</sup> Ответ правительства Швеции на вопросник Секретариата от июля 1972 года.

<sup>4</sup> В своей будущей деятельности Рабочая группа, возможно, рассмотрит вопрос о том, можно ли содержание статьи 3 (8) дополнить статьей 6, которая в соответствии с Конвенцией признает действительными некоторые специальные соглашения, которые умаляют значение норм Конвенции.

6. Первая фраза пункта 1 проекта предложения А направлена на достижение следующих результатов:

a) Оговорка в коносаменте будет недействительной в той степени, в какой она противоречит *любому* положению Конвенции, а не только положениям, непосредственно касающимся ответственности, как это имеет место в настоящей формулировке статьи 3 (8). Это исключит существующую в настоящее время необходимость приспособления любой оговорки, подлежащей запрещению в коносаменте, к настоящей ограничительной формулировке правила в статье 3 (8). Следует отметить, что в тех случаях, когда то или иное положение Конвенции предусматривает для сторон или для одной из сторон право выбора (например, положение об арбитраже), пользование таким правом, естественно, не является нарушением положения Конвенции.

b) Однако оговорка в коносаменте будет недействительной лишь «в той степени», в какой она противоречит положениям Конвенции. Это объясняет вопросы, оставшиеся открытыми в существующей формулировке статьи 3 (8), где такие оговорки имеют юридическую силу в одних случаях и не имеют таковой в других<sup>5</sup>.

7. Второе предложение пункта 1 проекта предложения А устраняет основную неясность в Брюссельской конвенции 1924 года, а именно неясность влияния на силу договора юридически недействительной оговорки. Ранее реакцией судов могло быть как a) объявление о существенном нарушении договора, влекущем за собой его недействительность, так и b) объявление недействительной лишь какой-либо отдельной оговорки в договоре, которая противоречит положениям Конвенции.

8. Пункт 2 проекта предложения А добавлен для того, чтобы позволить сторонам в договоре перевозки исходить из определенного правила, предусмотренного в Конвенции, однако только в том случае, если следствием такого нарушения является повышение ответственности и обязательств перевозчика в соответствии с Конвенцией. Таким образом, это положение развивает далее существо пункта 1 статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года, в котором говорится, что перевозчик может полностью или частично отказаться от своих прав и иммунитетов, либо увеличить любые виды своей ответственности по настоящей Конвенции, если такой отказ или увеличение будут внесены в коносамент, выдаваемый грузоотправителю. Например, второй пункт статьи 3 (6) Брюссельской конвенции 1924 года предусматривает, что «если потери или повреждения являются скрытыми, то уведомление должно представляться в течение трех дней с момента доставки груза». Пункт 2 проекта предложения А позволяет сторонам увеличить, а не уменьшить предусмотренный в положении Конвенции трехдневный срок уведомления. Требование, согласно которому договор перевозки не должен противоречить положениям Конвенции, направлено на то, чтобы составитель

<sup>5</sup> Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункт 10 (Ежегодник ЮНСИТРАД, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

договора не мог прямо или косвенно уклониться от соблюдения минимальных стандартов, которые были разработаны для определения ответственности перевозчика.

Изложенные ниже проекты предложений, отражающие некоторые другие подходы, предполагают, что Конвенция будет включать общее правило о недействительности оговорок в договоре, как например правило, сформулированное в статье 3 (8), или модификация, изложенная в проекте предложения А.

### *С. Перечисление в Конвенции конкретных видов оговорок, не имеющих юридической силы*

9. Вторым подходом является перечисление в тексте Конвенции тех видов оговорок, которые считаются недействительными. Следует отметить, что в Брюссельской конвенции 1924 года прямо запрещаются оговорки, предоставляющие перевозчику «выгоды от страхования» (последнее предложение статьи 3 (8)).

10. Имеется ряд основных трудностей, которые неизбежно возникают при перечислении конкретных оговорок в Конвенции и объявлении их недействительными. Некоторые из этих трудностей рассматриваются во втором докладе Генерального секретаря:

а) Многие оговорки «не имеют юридической силы», когда они применяются в отношении какой-либо фактически существующей ситуации, однако они имеют юридическую силу, когда применяются в отношении других ситуаций. Например, так называемая «фрахтовая» оговорка, которая предусматривает, что фрахт оплачивается за судно и/или груз «независимо от целостности груза», может не иметь юридической силы в тех случаях, когда перевозчик несет юридическую ответственность за утерю груза, однако она имеет юридическую силу, когда перевозчик не несет такой ответственности<sup>6</sup>.

б) Признание в Конвенции некоторых оговорок недействительными может привести к тому, что для достижения этих же целей юристы-составители документа могут подготовить новые формулировки. Составление новых оговорок будет оправдываться тем, что они не находятся в числе оговорок, конкретно запрещенных Конвенцией<sup>7</sup>.

11. Рабочая группа уже рассмотрела проблемы, касающиеся недействительности ряда оговорок, конкретно не охваченных Брюссельской конвенцией 1924 года. Эти проблемы были решены путем включения материальных положений в пересмотренные тексты, принятые Рабочей группой. В число оговорок в коносаменте, которые будут регулироваться новыми положениями в Конвенции, включены оговорки о выборе органов для разбирательства споров,

<sup>6</sup> Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункт 10, сноска 9.

<sup>7</sup> В ответах правительств на вопросник выражались сомнения относительно целесообразности определения недействительных оговорок. Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, сноска 11 (Ежегодник ЮНСИТРАД, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

об арбитраже и о транзитных перевозках. Вполне может быть, что проблемы, связанные с недействительностью конкретных оговорок в коносаменте, могут быть решены в рамках конкретных материальных положений. Однако, если Рабочая группа в результате пересмотра редакции проекта по существу придет к выводу, что какой-либо отдельный вид недействительной оговорки не охвачен материальными положениями, Рабочая группа может рассмотреть вопрос о том, следует ли уточнить или расширить проект материальных правил, или необходимо будет конкретно определить и запретить такую оговорку.

### *Д. Установление санкций за оговорки, не имеющие юридической силы*

12. Третьим подходом может быть наложение санкций за использование юридически недействительных оговорок, с тем чтобы исключить или, по крайней мере, не поощрять их использование, а также компенсировать грузовладельцам расходы, которые они понесли в результате включения перевозчиком в договор юридически недействительных пунктов.

13. Одним из способов явилась бы отмена предела ответственности в случаях, когда перевозчик в ходе судебного или арбитражного разбирательства ссылается на оговорку в коносаменте или другом транспортном документе, противоречащую положениям статьи 3 (8).

14. Положение, основанное на таком подходе, гласило бы следующее:

#### **Проект предложения В — альтернатива (1)**

«Перевозчик не может пользоваться правом на ограничение ответственности, предусмотренным в статье [ ] настоящей Конвенции, если он в ходе судебного или арбитражного разбирательства ссылается на оговорку в [договоре перевозки] [коносаменте], которая явно противоречит статье [3 (8)].»

15. Следует признать, что слово «явно», употребляемое для уточнения слова «противоречит» в проекте предложения В — альтернатива (1), может вызвать проблемы толкования. Однако, если бы положение не требовало, чтобы данная оговорка явно противоречила Конвенции, она препятствовала бы перевозчику обращаться к законной защите, которая может оказаться успешной в случаях, когда правомерность или ничтожность данной оговорки оспаривается.

16. Приведенная выше альтернатива (1) не является санкцией по своему характеру, поскольку она предполагает лишь отмену предела ответственности и возлагает на перевозчика ответственность лишь за фактический ущерб, причиненный законному грузу. Однако она может значительно сдерживать подготовку типовых пунктов коносамента.

17. Приведенная ниже вторая альтернатива предназначена для компенсации за ущерб, вызванный введением юридически недействительного пункта. Положение, содержащее такую идею, стало бы вторым пунктом статьи 3 (8) и гласило бы следующее:

**Проект предложения В — альтернатива (2)**

«Перевозчик несет ответственность за все расходы, потери или ущерб, связанный с оговоркой, которая юридически недействительна в силу настоящей статьи».

18. Эта альтернатива возлагает на перевозчика ответственность за «все расходы, потери и ущерб», связанный с включением юридически недействительной оговорки, и в качестве необходимого условия ответственности требует наличия причинной связи между существованием незаконной оговорки и причиненным ущербом<sup>8</sup>.

**Е. Требование включения в договор перевозки уведомляющей оговорки об оговорках, не имеющих юридической силы**

19. Четвертый подход вызывается необходимостью обратить внимание грузовладельцев на положения Конвенции, которые предусматривают случаи недействительности оговорок в договоре перевозки. Грузовладельцы, особенно те, у которых нет опыта и которые не располагают юрисконсультами, имеющимися в распоряжении крупных компаний, могут принять на себя обязательства по юридически недействительной оговорке в договоре перевозки, в соответствии с которой перевозчик может быть освобожден от ответственности, предусмотренной по настоящей Конвенции.

20. С этой целью в Конвенцию можно было бы включить положение, требующее включения в договор перевозки заявления о том, что любое положение, которое противоречит Конвенции, не будет иметь юридической силы. Однако, очевидно, такое конкрет-

<sup>8</sup> Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункты 11 и 12 и сноска 12 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

ное требование окажется неэффективным, если оно не будет сопровождаться санкциями<sup>9</sup>.

21. Положение, требующее включения уведомления о том, что Конвенция имеет силу и предусматривает санкции за невключение такого уведомления в договор перевозки, гласило бы следующее:

**Проект предложения С**

«1. Каждый [коносамент] [договор перевозки] должен включать заявление о том, что: а) перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции и б) любая оговорка в [коносаменте] [договоре перевозки] не имеет юридической силы в той степени, в какой она противоречит положениям настоящей Конвенции».

2. Если в [коносаменте] [договоре перевозки] не содержится заявление, предусмотренное в пункте 1 а и б, перевозчик не может воспользоваться правом на ограничение ответственности, предусмотренным в статье [ ] настоящей Конвенции».

22. Целью пункта 1 а проекта предложения С является обратить внимание грузовладельца на то, что договор перевозки регулируется Конвенцией. Такой способ был использован как в Варшавской (воздушной) конвенции, так и в Конвенции о железнодорожной перевозке груза (ЖБГ)<sup>10</sup>. Кроме того, при принятии Брюссельской конвенции 1924 года в ряде национальных законодательств оговорка была включена в текст Конвенции<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Второй доклад Генерального секретаря, часть шестая, пункты 13—15.

<sup>10</sup> Там же, сноска 2.

<sup>11</sup> United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act, 1924 (14 & 15 Geo. 5, c. 22), Section 3; United States Goods by Sea Act, 46 U.S., C.A. 1300—1315, Section 13.

### 3. ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСА ПЕРЕВОЗКИ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ (A/CN.9/WG.II/WP.11)\*

#### ЗАПИСКА СЕКРЕТАРИАТА

В соответствии с просьбой Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, сделанной на ее пятой сессии (1972 год)\*\*, Международный институт по унификации частного права (МИУЧП) подготовил исследование о морской перевозке живых животных, которое прилагается.

Следует отметить, что в пунктах 99—106 излагаются выводы исследования, касающиеся истории и практики вопроса перевозки живых животных. В исследовании содержатся три альтернативных предложения (предложение I — в пункте 108; предложение II — в пункте 113; предложение III — в пункте 117).

\* 27 декабря 1973 года.

\*\* 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 (A/8717)* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А, пункт 50).