

что сфера положений, одобренных Рабочей группой, затруднит их приведение в соответствие с помощью протокола с Брюссельской конвенцией 1924 года и что это создало бы путаницу. Поэтому Рабочая группа решила, что ее будущая работа в отношении ответственности перевозчика должна быть направлена на разработку новой конвенции. Соответственно она просила Секретариат составить предложенный ею проект положений в форме конвенции и представить проект такой конвенции ее восьмой сессии для второго чтения. Отмечалось, что «пересмотренная компиляция проекта положений об ответственности перевозчика» (A/CN.9/WG.III/ WP.16) может быть использована в качестве основы для подготовки такого проекта конвенции.

108. Поскольку нехватка времени не позволила полностью рассмотреть все вопросы, указанные в «Предварительной повестке дня и аннотациях» (A/CN.9/WG.III/L.3), было решено заняться пересмотренными вопросами на восьмой сессии Рабочей группы.

Это следующие вопросы:

Общие правила об ответственности перевозчика

Опасные грузы

Уведомление о потерях

Общая авария

Взаимосвязь данной конвенции с другими конвенциями о морских перевозках.

В целях подготовки документации для восьмой сессии Рабочей группы Секретариат предложил и получил согласие Рабочей группы, чтобы любые комментарии и замечания со стороны членов Рабочей группы и наблюдателей по поводу этих вопросов и других связанных с ними вопросов, поступили в Секретариат до 1 декабря 1974 года ³⁹.

³⁹ Один представитель представил на рассмотрение Рабочей группы на ее восьмой сессии предложение, преду-

109. Наблюдатель от ЮНИДРУА представил Рабочей группе подготовленный этой организацией документ, озаглавленный «Первые результаты исследований, проведенных ЮНИДРУА в отношении золотых оговорок в международных конвенциях». Рабочая группа с признательностью приняла к сведению этот документ.

110. Рабочая группа отметила, что по расписанию заседаний, предусмотренных Комиссией на ее седьмой сессии, Рабочая группа проведет свою восьмую сессию в Центральном учреждении в Нью-Йорке с 27 января по 7 февраля 1975 года ⁴⁰. Некоторые представители заметили, что проведение четвертой сессии Рабочей группы ЮНКТАД по законодательству о международных перевозках намечено на это же время в Женеве. Поскольку некоторые представители, участвующие в работе Рабочей группы ЮНСИТРАЛ, участвуют также в деятельности Рабочей группы ЮНКТАД, в Секретариат была направлена просьба, по возможности, пересмотреть дату проведения восьмой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ.

смаатривающее ситуацию, когда грузополучатель или держатель коносамента не может получить грузы в течение допустимого периода после их прибытия в порт разгрузки. Другой представитель представил для рассмотрения на следующей сессии предложение, касающееся определения взаимосвязи между Конвенцией и нормами других конвенций и национального права, в отношении ответственности за ущерб, нанесенный вследствие ядерного инцидента. Один из наблюдателей представил замечания своей организации относительно проектов текстов, одобренных Рабочей группой на ее предыдущих сессиях и приведенных в Пересмотренной компиляции (A/CN.9/WG.III/ WP.16), Рабочая группа постановила рассмотреть эти замечания в ходе второго чтения пересмотренной конвенции на предстоящей восьмой сессии.

⁴⁰ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее седьмой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать девятая сессия, Дополнение № 17* (A/9617), пункт 85 d, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть первая, II, A.

2. ЧЕТВЕРТЫЙ ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ГРУЗ: КОНОСАМЕНТЫ (A/CN.9/96/Add.1) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	1—4
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. СОДЕРЖАНИЕ И ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВЫДАЧИ КОНОСАМЕНТОВ ИЛИ ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИХ ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ	
Введение	1—2
ГЛАВА I. КОНОСАМЕНТЫ	
А. Положения Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола 1968 года, касающиеся содержания и правовых последствий коносаментов	3
В. Неясности настоящих правил и предлагаемые разъяснения	4—67
1) Значение термина «коносамент»	4—13
2) Вводное положение пункта 3 статьи 3	14—15
3) Пункт 3 а статьи 3	16—17
4) Пункт 3 b статьи 3	18—25
5) Пункт 3 c статьи 3	26—30

* 27 января 1975 года.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Пункты
6) Общее условие статьи 3 (3)	31—37
7) Навалочный груз	38—39
8) Контейнерный груз	40—41
9) Возможные дополнения к перечню требуемого содержания коносамента	42—52
a) Имя перевозчика по договору	44—47
b) Место и время выдачи коносамента	48—50
c) Другая возможная требуемая информация	51—52
10) «Бортовые» коносаменты — статья 3 (7)	53—56
11) Содержание коносамента как доказательства против перевозчика — статья 3 (4)	57—65
a) Существующее право	57—58
b) Пересмотр статьи 3 (4) Конвенции 1924 года	59
c) Пересмотр статьи 1 (1) Протокола 1968 года	60—61
d) Последствия невключения в коносамент необходимой информации	62—65
12) Возмещение убытков отправителю — статья 3 (5)	66—67
 ГЛАВА II. ДОКУМЕНТЫ, ПОМИМО КОНОСАМЕНТОВ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЕ ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ	
A) Существующие нормы	68—69
B) Альтернативные подходы	70—74
Приложение к части I	
1) Новое определение, предложенное в части I	
2) Предлагаемая структура проекта статей о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки	
 ЧАСТЬ ВТОРАЯ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ И ПОСЛЕДСТВИЯ ГАРАНТИЙНЫХ ПИСЕМ	
A. Введение	1
B. Современное право и практика	2—10
1) Почему выдаются гарантийные письма	2—7
2) Правовые последствия гарантийных писем	8—10
C. Возможные решения вопроса о действительности и последствиях гарантийных писем	11—27
1) Отсутствие в Конвенции положения по вопросу о гарантийных письмах	12—15
2) Недействительность гарантийных писем	16—23
a) Положение Конвенции, лишаящее силы все гарантийные письма, выдаваемые грузоотправителем перевозчику	20—21
b) Положение Конвенции, лишаящее силы гарантийные письма, выданные взамен неправильного заявления в коносамент или невключения в него информации	22—23
3) Полная ответственность перевозчика перед третьими лицами в случае, если он знал о неправильных заявлениях или невключении	24—27
 ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ И ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ	
A. Введение	1—2
B. Определение «договора перевозки»	3—8
C. Правоотношения перевозчика и лица, осуществляющего перевозку груза	9—14

ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящее исследование является четвертым из серии докладов, подготовленных Генеральным секретарем¹ в целях оказания помощи Комиссии

¹ Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/63/Add.1; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок (далее цитируется как «Рабочая группа») на ее третьей и четвертой (специальной) сессиях. В этом докладе 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: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе по международному законодательству на ее пятой сессии. Во втором докладе

Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). На своей четвертой сессии ЮНСИТРАЛ постановила учредить расширенную Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок² и приняла также решение о том, что:

рассматривались следующие вопросы: ограничение ответственности единицей груза; транзитные перевозки; отклонение от курса; срок исковой давности; определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции, и изъятия из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы. Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/88/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 2) был подготовлен в целях оказания помощи Рабочей группе на ее шестой сессии. В третьем докладе рассматривались следующие вопросы: задержка; географическая сфера применения; документальная сфера применения; изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы.

² Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417, пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, A).

«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 изменений 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»³.

2. На своей шестой сессии Рабочая группа постановила, что, среди прочего, на своей седьмой сессии она рассмотрит следующие вопросы: содержание договора морской перевозки грузов, действительность и последствия гарантийных писем и защита добросовестного приобретателя коносамента⁴. На этой сессии Рабочая группа обратилась с просьбой к Генеральному секретарю подготовить доклад по упомянутым вопросам, а также рассмотреть в этом докладе вопрос о «возможном определении «договора перевозки» и положении по отношению к перевозчику лица, уполномоченного принять груз»⁵.

3. Настоящий доклад представлен в ответ на просьбу Рабочей группы, упомянутую выше, в пункте 2. В первой части рассматривается вопрос о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки; во второй части рассматривается вопрос о действительности и последствиях гарантийных писем; в третьей части рассматриваются возможные определения терминов «договор перевозки» и «грузополучатель» и правовое положение по отношению к перевозчику лица, уполномоченного принять груз.

4. Генеральный секретарь разослал правительствам и заинтересованным международным организациям вопросник о содержании документов, подтверждающих договор перевозки, действительности и последствиях гарантийных писем и о защите добросовестного приобретателя коносаментов. Ответы, полученные Секретариатом, а также копия вопросника были представлены Ра-

бочей группе в качестве документов A/CN.9/WG.III/L.2 и A/CN.9/WG.III/L.2/Add.1 и 2. Кроме того, в связи с распространением дополнительного вопросника Секретариат получил ответ по вопросу о возможном определении термина «договор перевозки» и о правовых отношениях между перевозчиком и лицом, уполномоченным принять груз; этот ответ воспроизводится в качестве документа A/CN.9/WG.III/W.18. Замечания и ответы, полученные Секретариатом, упоминаются в соответствующих пунктах настоящего доклада.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. СОДЕРЖАНИЕ И ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВЫДАЧИ КОНОСАМЕНТОВ ИЛИ ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИХ ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ

Введение

1. На своей шестой сессии Рабочая группа приняла решение о том, чтобы на седьмой сессии в числе других тем были рассмотрены: содержание договора морской перевозки грузов и защита добросовестного приобретателя коносамента¹, и обратилась к Генеральному секретарю с просьбой подготовить доклад, в котором среди прочего будут рассмотрены эти темы². Кроме того, Рабочая группа приняла решение о том, чтобы настоящий доклад «был сосредоточен на «содержании договора перевозки», на содержании коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки, с учетом того, что для различных документов могут потребоваться различные положения. В частности, по-видимому, необходимо потребовать, чтобы в коносаменте содержалась информация, отличная от той, которая требуется в отношении более простых транспортных документов»³.

2. Основным вопрос, находящийся на рассмотрении, связан с двумя определенными проблемами: во-первых, содержание и правовые последствия документа, известного под названием «коносамент»; во-вторых, разработка правил в отношении содержания и правовых последствий других, носящих менее формальный характер документов, подтверждающих договор перевозки. В главе I настоящего доклада будут рассмотрены правила, применимые по отношению к коносаментам. В главе II доклада будет рассмотрен вопрос о возможной выработке правил, регулирующих содержание и правовые последствия любых документов, за исключением «коносаментов», которые могут быть выданы в подтверждение договора перевозки.

³ Там же. На своей седьмой сессии Комиссия приняла решение о том, чтобы Рабочая группа «продолжила свою работу в соответствии с кругом полномочий, установленным Комиссией на ее [Комиссии] четвертой сессии». [Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать девятая сессия, Дополнение № 17* (A/9617, пункт 53, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть первая, II, A].

⁴ Доклад Рабочей группы о работе ее шестой сессии, Женева, 4—20 февраля (далее цитируется как «Рабочая группа, доклад о шестой сессии») (A/CN.9/88, пункты 148—149, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1). Проект положений, принятых Рабочей группой на ее первых шести сессиях, приводится в документе A/CN.9/WG.III/WR.16 (Пересмотренная компиляция проекта положений об ответственности перевозчика: записка Секретариата).

⁵ Рабочая группа, доклад о шестой сессии, пункт 151.

¹ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее шестой сессии, Женева, 4—20 февраля 1974 года (A/CN.9/88, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1; далее упоминается как «Рабочая группа, доклад о шестой сессии»), пункты 148—149.

² Там же, пункт 151.

³ Там же, пункт 152.

Глава I. Коносаменты

А. Положения Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола 1968 года, касающиеся содержания и правовых последствий коносаментов

3. Цитируемые ниже положения взяты из Брюссельской конвенции 1924 года⁴, за исключением подчеркнутых формулировок, которые приводятся в конце пункта 4 статьи 3, которые будут добавлены в соответствии с пунктом 1 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года⁵.

Статья 3

...

3. После получения и принятия грузов под свою ответственность перевозчик или капитан, или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, следующее:

а) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса;

б) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;

с) внешний вид и видимое состояние груза.

Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязаны объявлять или указывать в коносаментах марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет достаточное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.

4. Такой коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с пунктом 3а, б и с. Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается третьему добросовестному приобретателю.

⁴ Далее упоминается как «Брюссельская конвенция». League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, No. 2764, p. 157; *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, стр. 130 англ. текста (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3) (далее упоминается как *Регистр текстов*).

⁵ Далее упоминается как «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*, стр. 180 англ. текста.

5. Должно считаться, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности указанных данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед лицом иным, чем отправитель.

...

7. После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителем перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого потребует отправитель, «бортовым» коносаментам. Если отправитель до этого получил какой-либо товарораспорядительный документ на тот же груз, он обязан возвратить этот документ в обмен на выдачу «бортового» коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товарораспорядительном документе могут быть сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика в порту погрузки отметки о названии судна или судов, на которые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи «бортовым» коносаментам.

В. Неясности настоящих правил и предлагаемые разъяснения

1) Значение термина «коносамент».

4. Ни в Брюссельской конвенции 1924 года, ни в Протоколе 1968 года к этой конвенции не дается определения термина «коносамент». Хотя выражение «коносамент» упоминается неоднократно⁶, единственное положение, похожее на определение, можно встретить в статье 1b Конвенции 1924 года, в которой «договор перевозки» определяется как применяемый исключительно к «договору перевозки», удостоверенному коносаментам или любым подобным ему товарораспорядительным документом.

5. Терминам «коносамент» и «товарораспорядительный документ» придается различное значение в различных юридических и коммерческих ситуациях. Как было отмечено в третьем докладе Генерального секретаря, в некоторых ситуациях под «коносаментам» может подразумеваться необратимый (или «именной») коносамент; аналогичным образом термину «товарораспорядительный документ» также даются различные толкования⁷. Следовательно, более точное определение

⁶ См. статьи 1 b, 3 (3), 3 (4), 3 (6), 3 (7), 4 (5), 5, 6, 10 Брюссельской конвенции 1924 года и статьи 1 (1), 2 а, 2 с, 2 f, 2 h, 5, 6 Протокола 1968 года.

⁷ См. Третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты, часть третья, раздел В, пункты 4—13 (A/CN.9/88/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 2).

термина «коносамент» может оказаться полезным, особенно если Рабочая группа примет решение о выработке правил в отношении содержания и правовых последствий «коносаментов», которые отличны от правил, применяемых в отношении других менее формальных документов, подтверждающих договор перевозки.

6. На своей шестой сессии Рабочая группа утвердила для прений следующее предварительное определение коносамента: «Коносамент означает коносамент или любой другой аналогичный товарораспорядительный документ»⁸. Необходимо отметить, что в вышеупомянутом положении не дается определения термина «коносамент», если не считать того, что этот термин повторяется и что к нему добавлено выражение «или любой другой аналогичный товарораспорядительный документ», которому также присущи вышеупомянутые неясности.

7. В ответах ряда государств, в которых был сделан упор на обратимый характер коносаментов, содержалось предложение расширить необходимое содержание «оборотных» коносаментов и сделать его более определенным путем включения положений, касающихся лиц, которым может быть выдан коносамент, метода передачи коносаментов и лиц, которым перевозчик должен доставить груз, на который распространяется коносамент⁹. В одном из ответов было предложено, чтобы в пересмотренной конвенции было дано «определение коносамента как оборотного документа»¹⁰. Необходимо отметить, что определение термина «коносамент» не обязательно связано с вопросами, касающимися распределения прав между последующими держателями коносамента, когда коносамент в действительности передается или пускается в оборот. Предполагается, что Рабочая группа выразит желание о том, чтобы это определение было включено в формулировку правил, затрагивающих лишь права между грузополучателем (или другим держателем коносамента) и перевозчиком¹¹.

8. Было предложено, чтобы в пересмотренную конвенцию было включено положение о том, чтобы «коносамент» в соответствии с настоящей конвенцией выдавался либо «приказу» указанного лица, либо «предъявителю»¹². При рассмотрении этого предложения Рабочая группа может выразить пожелание согласовать два противоположных соображения: 1) заинтересованность в достижении единообразия и определенности и 2) заинтересованность в том, чтобы добиться гибкости и приспособляемости к различным формам выражений, используемых в различных коммерческих и языковых ситуациях.

9. Распространение сферы применения фразы «коносамент» лишь на документы, в которых используются точные формулировки «приказу» или «предъявителю», соответствует первой цели, упомянутой в предыдущем пункте. С другой стороны, гибкость и приспособляемость могут быть достигнуты на основе более общего определения грузоотправителя. Непременным следствием того, что в коносаменте предусматривается, что доставка грузов производится лишь «приказу» указанного лица или «предъявителю», явится то, что перевозчик в целях предосторожности, возможно, будет осуществлять доставку грузов лишь владельцу данного документа¹³. Именно это делает подобный документ безопасным и эффективным средством осуществления контроля над правом на доставку груза, в то время когда груз находится в распоряжении перевозчика. Признание того факта, что данный документ будет часто использоваться для операций, при которых происходит передача «товарораспорядительного документа», явилось обоснованием положения, внесенного Брюссельским протоколом 1968 года в пункт 4 статьи 3, в соответствии с которым обеспечивается защита грузополучателя

касающихся кредитных писем и их обрабатываемости, и было выражено мнение о том, что пересмотренная конвенция не должна распространяться на такие вопросы, традиционно решаемые законодательством, которое конкретно касается оборотных документов. См. Бельгия (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 12), Кхмерская Республика (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 28), Нидерланды (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 29), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (однако без каких-либо возражений в принципе) (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 46), Международная торговая палата (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 65), Канада (A/CN.9/WG.III/L.2/Add.1). В ответе Международного морского комитета было отмечено, что «такое правило вполне может носить слишком двусмысленный характер, особенно принимая во внимание ограниченное употребление коносаментов при современных морских перевозках грузов» (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 64).

¹² См. сноску 9, выше.

¹³ Дополнительное значение такого положения, обычно признаваемого во внутригосударственном праве и подкрепляемого в этих целях конкретными статьями в коносаментах, заключается в том, что лицо, «приказу» которого был выдан коносамент, должно сделать передаточную надпись при передаче коносамента третьему лицу. Кроме того, коносаменты зачастую выдаются в определенном количестве и в них указывается, что груз может быть доставлен владельцу одного из первоначальных экземпляров. Хотя коносаменты редко выдаются «на предъявителя», по-видимому, целесообразно, чтобы такой документ подпадал под определение термина «коносамент».

⁸ Рабочая группа, доклад о шестой сессии, пункт 48 b (ii).

⁹ См. Швеция (A/CN.9/WG.III/JP.10/Add.1, стр. 126—127), Норвегия (A/CN.9/WP.III/WG.10/Add.1, стр. 19—20), Австралия (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 7—8), Чехословакия (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 14), Эфиопия (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 16), Франция (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 19), Италия (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 25), Пакистан (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 36—37, 41), Секретариат Азиатско-африканского консультативно-правового комитета (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 54—56, 60), Международный союз морского страхования (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 67). В третьем вопроснике ЮНСИТРАЛ о коносаментах, среди прочего, рассматривались вопросы содержания и правовых последствий документов, подтверждающих договор перевозки. Ответы на этот вопросник приводятся в ответах на третий вопросник о коносаментах, представленный правительствами и международными организациями на рассмотрение Рабочей группы (далее упоминаются как Ответы на третий вопросник ЮНСИТРАЛ) (A/CN.9/WG.III/L.2 и Add.1 и 2).

¹⁰ Чехословакия (A/CN.9/WG.III/L.2, стр. 14).

¹¹ В нескольких ответах отмечалось, что необходимо установить связь между правилами обрабатываемости морских транспортных документов, касающихся прав последующих владельцев, и положениями национальных законодательств,

или другого третьего лица — добросовестного приобретателя коносамента.

10. Проект положения А-1, который приводится ниже, отражает попытку согласовать необходимость установления единообразия со стремлением сохранить гибкость:

Проект положения А-1

«Коносамент» означает документ, подтверждающий [получение грузов и] договор [их] перевозки, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов только лицу, обладающему этим документом. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица, или предъявителю, представляет собой подобное обязательство.

11. В первом предложении проекта положения А-1 в качестве общего правила говорится, что в соответствии с коносаментом «перевозчик обязуется осуществить доставку грузов только лицу, обладающему этим документом». Поэтому такой документ можно рассматривать в качестве коносамента, применяя положение, служащее для достижения этой цели, даже в случае, если слова «приказу» или «предъявителю» не упоминаются в документе. Подобная гибкость может быть желательна, принимая во внимание то, что в некоторых документах приводится ссылка на «приказу или распоряжениям» или «приказу» в настоящем документе¹⁴, и, принимая во внимание трудности, которые могут возникнуть при применении более жесткого правила, в случае, когда документ издается на различных языках, что, вполне вероятно, может привести к различию по форме, но не по содержанию, терминологии («приказу» или «предъявителю»), принятой в Конвенции. В целях пояснения во втором предложении проекта положения содержится добавление о том, что содержащееся «в данном документе положение о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или предъявителю» представляет собой обязательство, рассмотренное в общих чертах в первом предложении; в результате этого, возможно, не возникнет сомнений в том, что в соответствии с Конвенцией документами, в которых употребляется определенная терминология, будут служить «коносаменты».

12. Если Рабочая группа сочтет целесообразным придать особое значение достижению единообразия терминологии, употребляемой в коносаментах, она, возможно, выразит пожелание рассмотреть следующий проект положения А-2:

Проект положения А-2

«Коносамент» означает документ, подтверждающий [получение грузов и] договор [их] перевозки, в соответствии с которым перевозчик

обязуется осуществить доставку этих грузов приказу [или распоряжениям] указанного лица или предъявителя.

13. В обоих проектах положений А-1 и А-2 «коносаменты» будут определены таким образом, чтобы это определение соответствовало торговой практике, то есть документам, регулирующим доставку грузов, одновременно с этим избегая трудностей, которые могут возникнуть при применении понятий «обращаемость» и «товарораспорядительный документ», которые в различных национальных правовых системах по-разному трактуются¹⁵.

2) Вводное положение пункта 3 статьи 3

14. Вводное положение пункта 3 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее: «3. После получения и принятия грузов под свою ответственность перевозчик, или капитан, или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, следующее».

15. В соответствии с этим положением перевозчик обязан лишь выдать коносамент, содержащий информацию, необходимую в соответствии с пунктом 3 статьи 3 Конвенции 1924 года, в случае, если отправитель потребует от перевозчика выдачи коносамента¹⁶. Гибкость в коммерческом плане сохраняется путем предоставления отправителю права выбора решать, включать ли эти грузы в коносамент или нет. Информация, которая должна быть включена в коносамент, если отправитель потребовал его выдачи, приводится в пункте 3 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года. В пункте 3 статьи 3 в подпунктах а, b и с уточняются три вида необходимой информации. В настоящем докладе прежде всего будут рассмотрены каждый из этих подпунктов в отдельности, а затем будут изучены общие условия в конце пункта 3 статьи 3, поскольку эти условия относятся к пункту 3 статьи 3 в целом.

3) Пункт 3а статьи 3

16. В соответствии с пунктом 3а статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года в коносаменте должны быть указаны:

«а) Основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которой гру-

¹⁵ См. выше, пункты 5 и 7.

¹⁶ По Карверу «перевозчик в соответствии с этим правилом вообще не обязан выдавать какой-либо коносамент, или коносамент в соответствии с этим правилом, до тех пор пока этого не потребует отправитель. Если отправитель получает коносамент, не соответствующий этому правилу, и не предъявляет жалобы, в этом случае права индоссатора всецело будут определяться его настоящими условиями». Т. G. Carver, Carriage by Sea, vol. I, стр. 237. См. также P. Manca, International Maritime Law, vol. II, Antwerp, 1970, стр. 176.

¹⁴ См. Т. G. Carver, Carriage by Sea, vol. II, 12th ed., London, 1971, pp. 1048—1049.

зы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса».

17. В соответствии с положениями пункта 3а статьи 3 перевозчик должен указать на коносаменте «основные марки, необходимые для идентификации груза», которые сообщены отправителем, при условии, что такие марки ясно обозначены «таким образом, чтобы они оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса». Данный пункт *a* не был предметом замечаний, содержащихся в ответах на исследование, проведенное Секретариатом¹⁷, и, по всей видимости, это положение может быть сохранено без внесения существенных изменений. Рабочая группа может выразить пожелание рассмотреть вопрос об изъятии фразы «перед тем, как погрузка такого груза началась», поскольку в тех случаях, когда коносаменты должны выдаваться лишь после начала погрузки, по-видимому, целесообразно требовать, чтобы отправитель делал заявление о марках до начала процесса погрузки¹⁸.

4) Пункт 3b статьи 3

18. В соответствии с пунктом 3b статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года в коносаменте необходимо указать:

«b) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем».

19. В пункте 3b статьи 3 содержится требование к перевозчику указать в коносаменте только статьи, которые «письменно указаны отправителем». Кроме того, подпункт *b* подобно подпункту *a* подчиняется общему положению, приводимому в конце пункта 3 статьи 3 Конвенции 1924 года, согласно которому перевозчик не обязан указывать в коносаменте такие данные статьи, предоставленные отправителем, в отношении которых перевозчик «имеет достаточные основания подозревать, что они неточно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами».

20. В соответствии с подпунктом *b* возникли проблемы толкования, которые можно проиллюстрировать следующим примером: грузоотправитель представляет в письменном виде следующую информацию: «25 мешков; вес 2500 килограммов». Поскольку в подпункте *b* предусматривается, что перевозчик должен указать «число мест или единиц груза или количество, или вес», то может ли перевозчик в вышеуказанном случае по своему усмотрению указать в коносаменте *либо* «25 мешков», *либо* «2500 килограммов»?

¹⁷ A/CN.9/WG.III/L.2 и Add.1 и 2.

¹⁸ Общие условия в пункте 3 статьи 3 в целом считаются достаточными для защиты перевозчика в случаях, когда он подозревает, что информация в отношении марок, предоставленная отправителем, является неточной, и когда перевозчик не имеет возможности проверить марки разумными средствами. (Обсуждение данных условий см. ниже, пункты 31—37.)

21. Вторая трудность в толковании возникает в том случае, если перевозчик в вышеуказанном примере указывает в коносаменте обе величины: «25 мешков» и «2500 килограммов». Относятся ли в этом случае правила статьи 3 (4) Брюссельской конвенции 1924 года, согласно которым перевозчик несет обязательство в соответствии с заявлениями, указанными в коносаменте, к обоим заявлениям¹⁹? Или же ответственность перевозчика по статье 3 (4) удовлетворяется, если правильно лишь одно из заявлений (то есть 25 мешков, которые весят, однако, лишь по 10 фунтов каждый)? Последнее толкование предлагается исходя из следующего: в соответствии со статьей 3 (4) грузы в коносаменте определяются, «как они в нем описаны в соответствии с пунктами *a*, *b* и *c*», и таким описанием является только количество или вес (не то и другое вместе), поскольку лишь одно требуется в соответствии с подпунктом *b*; поэтому перевозчику предоставляется право выбора альтернативы, предусмотренной в подпункте *b*, даже если он указывает как количество, так и вес²⁰. Такой результат имеет важное практическое значение, поскольку представляется, что в общей практике в коносаментах указывается как число мест, так и количество или вес грузов²¹.

22. С другой стороны, в некоторых правовых системах считается, что если перевозчик указывает как число мест, так и количество или вес грузов и не включает в коносамент никакой соответствующей оговорки относительно заявлений грузоотправителя, то согласно статье 3 (4) оба заявления, сделанные в коносаменте, являются обязательными для перевозчика²². В поддержку этого подхода высказывается точка зрения, состоящая в том, что фраза «в соответствии с пунктом 3a, *b* и *c*» в статье 3 (4) имеет целью ограничить ответственность перевозчика указанными в этих трех подпунктах типами заявлений, однако не освобождает перевозчика от ответственности за заявления этого типа, сделанные им в коносаменте.

23. С правовой точки зрения, история разработки Гаагских правил 1921 года, которые явились основой для разработки Брюссельской конвенции 1924 года, подтверждает положение о том, что, когда перевозчик указывает в коносаменте, как число мест, так и количество или вес грузов, он должен нести ответственность по обоим заявлениям в соответствии со статьей 3 (4). В первоначальном проекте Гаагских правил 1921 года требовалось, чтобы перевозчик указывал: «1) чи-

¹⁹ В целях наглядности предполагается, что общее условие статьи 3 (3) неприменимо и что перевозчик не указывает в коносаменте никаких оговорок в отношении таких заявлений.

²⁰ См. S. Dor, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules), 2nd ed., London, 1960, p. 88; W. E. Astle, Shipowner's Cargo Liabilities and Immunities, 3rd ed., London, 1967, p. 96.

²¹ Dor, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules), p. 87.

²² Ibid., pp. 88—89. W. Tetley Marine Cargo Claims, London, 1965, p. 60.

сло мест или единиц и; 2) в зависимости от обстоятельств, вес, количество или меру». На Гаагской конференции 1921 года при составлении проекта эти требования были сведены в один подпункт; по-видимому, не предполагалось изменять существо этого положения²³.

24. Неясности, которые возникли в связи со статьей 3 (3) *b* Конвенции 1924 года, могут быть разрешены с помощью следующего проекта положения, который соответствует первоначальному варианту Гаагских правил 1921 года:

Проект положения В

b) Число мест или предметов и количество или вес, в зависимости от обстоятельств, как они указаны в письменном виде грузоотправителем.

25. Следует отметить, что в соответствии с проектом положения В перевозчик не должен будет указывать в коносаменте как количество, так и вес грузов, даже если и то и другое указано грузоотправителем; в таком случае перевозчик должен будет указать лишь число мест или единиц и либо количество, либо вес груза. Такой подход предлагается ввиду увеличения бремени, лежащего на перевозчике, и возможной задержки в погрузке, которая будет иметь место, если перевозчику потребуются проверить правильность заявления грузоотправителя как в отношении количества, так и в отношении веса²⁴.

5) Пункт 3с статьи 3

26. Согласно статье 3 (3) *c* Брюссельской конвенции 1924 года в коносаменте должны быть указаны:

«с) внешний вид и видимое состояние груза».

27. В соответствии с этим подпунктом, в отличие от подпунктов 3а и *b*, включение требуемого заявления в коносамент не зависит от представления грузоотправителем письменного заявления. Однако обязательство перевозчика ограничивается тем фактом, что ему нужно указать лишь «внешний» вид и «видимое состояние» груза.

28. Такая формулировка подпункта *c*, возможно, в некоторой степени вводит в заблуждение, требуя, чтобы перевозчик отметил внешний вид и видимое состояние «груза». В большинстве случаев перевозчик может лишь обследовать внешность партии и таким образом он в состоянии видеть и описать лишь состояние упаковки груза. Следовательно, авторы, интерпретирующие подпункт *c*, предполагали, что этот подпункт по-

зволяет перевозчику отметить внешний вид и видимое состояние нераспакованного груза или видимое состояние упаковки груза, полученного перевозчиком в опечатанных упаковочных клетках, упаковках или в контейнерах; обычно не предполагается, что перевозчик будет открывать упаковку, для того чтобы убедиться в состоянии ее содержимого²⁵. Можно отметить, что в соответствии со статьей 8 (1) *b* Конвенции КДПГ 1956 года²⁶ и в соответствии со статьей 12 (3) Конвенции ММК 1970 года²⁷ перевозчик должен отметить в транспортном документе видимое состояние упаковки груза. Рабочая группа может пожелать рассмотреть следующий проект положения, цель которого состоит в том, чтобы избежать возможных трудностей в будущем:

Проект положения С

«с) Внешний вид и видимое состояние грузов, включая их упаковку».

29. Однако имеется другая, более фундаментальная проблема, касающаяся упаковки груза. Согласно основным правилам об ответственности перевозчика, одобренным Рабочей группой на ее шестой сессии²⁸, перевозчик несет ответственность за ущерб, «являющийся результатом потери или повреждения груза, а также задержки в доставке». Буквально это означает, что вышеприведенное положение вряд ли освобождает перевозчика от ответственности за потерю или повреждение упаковочных клеток, контейнеров или упаковки, в которых содержится груз²⁹. Чтобы избежать возможного неправильного понимания по этому вопросу, Рабочая группа может выразить желание рассмотреть вопрос о расширении определения «грузов»³⁰ и включить в него упаковочные клетки, контейнеры или другую упаковку грузов, если таковые были предоставлены грузоотправителем. Этого можно достичь путем следующего изменения определения «грузов»:

²⁵ R. Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, vol. II, Paris, 1970, para. 453; M. Pourcelet, *Le transport maritime sous connaissement*, Montreal, 1972, p. 24. Из ответа Франции видно, что по крайней мере в некоторых правовых системах от перевозчика уже требуется отмечать любое несоответствие упаковки, поскольку это влияет на «внешний вид и видимое состояние груза».

²⁶ Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов, подписанная 19 мая 1956 года в Женеве, United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, p. 189 (в дальнейшем упоминается как «Конвенция КДПГ»).

²⁷ Международная конвенция о перевозке грузов по железным дорогам, подписанная 25 октября 1952 года в Берне, United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336, с поправками, внесенными в 1961 и 1970 годах. Хотя внесенные в 1970 году изменения еще не вступили в силу, этот вариант, цитируемый в дальнейшем как «Конвенция СИМ 1970 год», цитируется на протяжении всего настоящего доклада, так как предполагается, что она вступит в силу в 1975 году.

²⁸ Рабочая группа, доклад о шестой сессии, пункт 26 а; «Пересмотренная компиляция проекта положений об ответственности перевозчика» (в дальнейшем именуемая «Пересмотренная компиляция») (A/CN.9/WG.III/ WP.16), статья II-B.

²⁹ С другой стороны, контейнеры были специально учтены при разработке пределов ответственности перевозчика. См. статью II-C, пункт 2, Пересмотренная компиляция.

³⁰ Пересмотренная компиляция, статья I-C (2).

²³ См. примечание 22, выше.

²⁴ Если Рабочая группа считает, что предъявление к перевозчику требования указывать в коносаменте как количество, так и вес грузов, когда они сообщаются грузоотправителем, не возложит на него ненужного бремени, Рабочая группа может выразить желание рассмотреть в качестве альтернативы проекту положения В следующий проект положения: «*b* число мест или предметов, количество и вес, в зависимости от обстоятельств, как они представлены в письменном виде грузоотправителем».

Проект положения D

2. «Грузы» включает в себя вещи, изделия, товары и предметы любого рода, включая живых животных и *упаковочные клетки, контейнеры и другую упаковку, предоставляемые грузоотправителем.*

30. Рабочая группа может решить, что принятие проекта положения сделает ненужным проект положения C, поскольку проект положения ясно показывает, что термин «грузы» включает в себя любую упаковку, предоставленную грузоотправителем. Поэтому при описании «внешнего вида и видимого состояния грузов», в случае, когда грузы находятся в контейнерах или упаковке, перевозчик должен будет описать те «грузы», которые он в состоянии оценить, то есть контейнер или упаковку.

6) *Общее условие статьи 3 (3)*

31. Общее условие статьи 3 (3) Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

«Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет достаточное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами».

32. Данное общее условие статьи 3 (3), в буквальном смысле, всего лишь уполномочивает перевозчика не указывать в коносаменте некоторые типы заявлений, представленных грузоотправителем. Однако в общей коммерческой практике перевозчик включает в коносамент сомнительную или непроверенную информацию, сообщенную грузоотправителем в соответствии со статьей 3 (3) *a* и *b*, наряду с оговорками перевозчика относительно ее точности³¹. Хотя большинство судов признали такие оговорки перевозчика действительными, если они указаны в коносаменте³², некоторые другие суды отказались сделать это, исходя из теории о том, что перевозчик не должен был включать непроверенную или подозрительную информацию в коносамент³³.

33. Грузоотправитель и перевозчик могут также счесть полезным включить в коносамент, хотя и с определенными оговорками, сделанные грузоотправителем заявления, не предусмотренные

сферой действия статьи 3 (3) *a* и *b* и признанные непроверенными перевозчиком³⁴. Примером такой информации является заявление грузоотправителя с описанием груза, который он отправляет в опечатанном контейнере и относительно которого перевозчик отметит «как сказано, содержится».

34. Рабочая группа может пожелать рассмотреть вопрос о таком подходе, посредством которого перевозчик будет обязан включать в коносамент любые письменные заявления, представленные грузоотправителем, которые подпадают под действие статьи 3 (3) *a* и *b* при условии, что перевозчик пользуется привилегией указать свои оговорки в условиях, которые описаны в настоящем условии статьи 3 (3). Кроме того, при этом подходе перевозчик сможет свободно включать в коносамент описания грузов, непредусмотренных статьей 3 (3) *a* и *b*, наряду с соответствующими оговорками.

35. Проект положения, направленный на то, чтобы отразить коммерческую практику в отношении включения оговорок в коносамент³⁵, мог бы быть следующим:

Проект положения E

«3. ³⁶ Если в коносаменте содержатся подробности, касающиеся описания марок, числа мест, количества или веса груза, в отношении которых перевозчик имеет основание подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому им грузу или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами, перевозчик [указывает] [включает] такую оговорку в коносамент».

36. Заключенные в скобки выражения в конце проекта положения E указывают на альтернативные пути выражения степени специфичности, требуемой от таких оговорок. Некоторые правовые системы требуют, чтобы во избежание ответственности за заявления, сделанные в коносаменте, оговорка перевозчика к таким заявлениям, приведенным в коносаменте, была достаточно конкретной, чтобы уведомить грузополучателя или какую-либо третью сторону о соответствующих фактах, приводящихся в этой оговорке. Эти правовые системы не признают неясных или общих оговорок, а некоторые из них требуют, чтобы оговорка, для того чтобы она имела силу,

³¹ Например, «вес, количество и число мест неизвестно», и «как сказано, весит». См. Dor, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924, pp. 91–93; Temperley, Carriage of Goods by Sea Act, 1924, 4th ed., London, 1932, pp. 33–35; ответ Норвегии на третий вопросник ЮНСИТРАЛ.

³² См. Dor, Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924, pp. 91–93; Manca, International Maritime Law, vol. II, p. 182.

³³ См. Tetley Marine Cargo Claims, pp. 61–63. Согласно таким решениям информация, содержащаяся в коносаменте, становится *prima facie* или решающим доказательством грузов, как они получены перевозчиком, и при этом оговорка перевозчика во внимание не принимается.

³⁴ Сравни Knauth, Ocean Bills of Lading, 4th ed., Baltimore, 1953, p. 181, где говорится, «хотя ... в коносаменте необходимо указывать лишь число мест или количество или вес груза, часто представляется желательным или необходимым указывать все факты, а также и заявления о включенных в счет ценностей для целей получения экспортных разрешений, таможенных деклараций и т. д.».

³⁵ Основан на ответе Норвегии на третий вопросник ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/WG.III/L.2), стр. 32 английского текста.

³⁶ См. статью IV-B, Содержание коносаментов в «Предлагаемой структуре проекта статей о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки», являющуюся приложением к части I настоящего доклада.

раскрывала причины подозрения перевозчика, что информация грузоотправителя является неточной, или объясняла, почему у перевозчика нет разумных средств для проверки информации³⁷. В других правовых системах оговорка, отмеченная в коносаменте, будет признана действительной, даже если она не излагает причин оговорки³⁸.

37. Проект положения Е не гласит о том, что перевозчик должен излагать «основания» или «причины» оговорки, поскольку эти концепции, по-видимому, представляют трудности в отношении четкости и практичности применения. Представляется, что любое из заключенных в скобки альтернативных выражений в конце проекта положения Е в достаточной мере указывает на то, что оговорка не должна быть столь общей, чтобы в ней не сообщались основные факты грузополучателю или какому-либо третьему лицу³⁹.

7) Навалочный груз

38. В некоторых странах национальные законы, признающие действительность Брюссельской конвенции 1924 года, включают в себя конкретное положение о навалочных грузах⁴⁰. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть аналогичное положение в связи с тем, что в тех случаях, когда согласно торговому обычаю вес навалочного груза определяется каким-либо лицом, кроме грузоотправителя или перевозчика, и это соответствующим образом излагается в коносаменте, заявление о весе не является, если не будет доказано иное, доказательством против перевозчика в соответствии со статьей 3 (4).

39. С другой стороны, Рабочая группа может сделать вывод, что проект положения Е (пункт 35, выше) является достаточно широким и гибким для применения его к заявлениям о весе навалочного груза. Перевозчик может внести свою оговорку в отношении веса навалочного груза, сформулировав лишь нечто вроде «на-

валочный груз; вес, указанный Х». Проект положения Е признал бы действительность этой оговорки в обычном порядке, когда у перевозчика нет разумных с коммерческой точки зрения средств для подтверждения веса навалочного груза.

8) Контейнерный груз

40. Высказывалось предположение, что имеющее в последнее время место увеличение перевозок грузов в опломбированных контейнерах, упакованных грузоотправителем, представляет собой особое положение и вызывает необходимость принятия специального правила в статье 3 (3) Конвенции 1924 года⁴¹. Такое правило будет предусматривать, что в случае контейнерных грузов обязанность перевозчика заявлять в коносаменте описание марки, число мест, количество и вес груза применима лишь к самим опломбированным контейнерам, а не к грузу, содержащемуся в контейнерах.

41. Можно считать, что проекты положений С (пункт 28, выше) и Е (пункт 35, выше) в достаточной мере охватывают проблемы, возникающие в связи с перевозкой грузов в опломбированных контейнерах, упакованных отправителем. Эти проблемы не новы; от перевозчиков, отправляющих помещенные в упаковочную клетку или упакованные грузы, редко, если вообще ожидают, что они открывали упаковочную клетку или тщательно упакованный груз, получаемые от грузоотправителя, с тем чтобы проверять их марки, количество, вес или видимое состояние. Согласно проекту положения С перевозчик обязан лишь отметить в коносаменте «видимый порядок и состояние груза, включая его упаковку»; таким образом, в отношении опломбированных контейнеров перевозчик должен будет лишь описать видимое состояние контейнеров. Что касается марок, числа мест, количества или веса груза, то проект положения Е позволяет перевозчику отмечать свои разумные оговорки в коносаменте, как, например, «получены два опломбированных контейнера в хорошем видимом порядке и состоянии; в каждом, как сказано, содержится 50 велосипедов».

9) Возможные дополнения к перечню требуемого содержания коносамента

42. В ряде ответов было высказано предложение о том, чтобы расширить информацию, требуемую для включения в коносамент, по сравнению с информацией, требуемой в настоящее время в соответствии со статьей 3 (3) Конвенции 1924 года⁴². Практически коносамента обычно

³⁷ Ливан, Сирия и Франция в соответствии с законами, а Бельгия, Германская Демократическая Республика, Федеративная Республика Германии и Югославия согласно решению — в соответствии с судебным решением — требуют, чтобы перевозчики отмечали в коносаменте причины своих оговорок. В ответе, полученном от Франции, предлагается изменить Конвенцию 1924 года так, чтобы в ней прямо предусматривалось это требование. В ответе Дагомеи предлагается не признавать действительности общих оговорок, касающихся состояния, качества или количества груза.

³⁸ Согласно Дорю (Bill of Lading Clauses and Brussels International Convention of 1924, стр. 93 англ. текста) такое положение в Соединенном Королевстве и в Соединенных Штатах.

³⁹ В проекте положения для внесения изменений в статью 3 (4) Конвенции 1924 года, содержащемся в пункте 59, ниже, будет четко указано, что в соответствии с Конвенцией лишь оговорка, признаваемая действительной в соответствии с проектом предложения Е, будет иметь правовые последствия.

⁴⁰ Соединенное Королевство, Закон о морских перевозках грузов 1924 года, раздел 5; Канада, Закон о морских перевозках грузов 1936 года, раздел 6; Соединенные Штаты, Закон о морских перевозках грузов 1936 года, раздел 11.

⁴¹ См. ответы Австралии, Пакистана и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. См. также М. Дж. Мэстлилл, «Carriage of Goods by Sea Act, 1971» (Arkiv for Sjrett, Bd. II — Hefte 4—5), Осло, 1972, стр. 705 англ. текста.

⁴² См. ответы Австралии, Австрии, Ирака, Италии, Пакистана, Румынии, СССР, Финляндии, Франции, Чехословакии, Эфиопии, Азиатско-Африканского правового консультативного комитета, Международного морского комитета на третий вопросник ЮНСИТРАЛ и ответы Норвегии и Швеции на второй вопросник ЮНСИТРАЛ.

содержат значительную часть информации, которая не требуется, как, например, имя перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя и судна, порты погрузки и разгрузки, описание груза, число первоначально выданных коносаментов, фрахт и был ли он оплачен, время и место выдачи коносамента, надлежащее состояние упаковки груза, фактурная стоимость и различная информация, необходимая для таможенного досмотра и для получения экспортных и импортных разрешений⁴³. В соответствии со вступительным положением статьи 3 (3) Конвенции 1924 года («коносамент, содержащий среди прочего») перевозчики могут включать в коносаменты информацию, которую в соответствии с Конвенцией они не обязаны отражать в коносаментах; единственный вопрос состоит в том, должен ли перевозчик сообщать в коносаменте некоторые дополнительные виды информации как автоматически, так и по конкретному требованию грузоотправителя.

43. Следует отметить, что договор перевозки, подтвержденный коносаментом, составляет лишь часть обычной документации, которая возникает в результате торговых сделок; коносамент обычно будет сопровождаться другими документами, представляющими информацию о грузе, такими как таможенные документы, экспортные и импортные документы, морские страховые полисы и счет-фактура⁴⁴.

а) Имя перевозчика по договору

44. Некоторые ответы показали, что целесообразно было бы требовать, чтобы все коносаменты содержали имя и адрес перевозчика⁴⁵. Статья 6 (1) с Конвенции КДПГ 1956 года требует, чтобы транспортный документ включал «имя и адрес перевозчика» и аналогичные требования содержались в статье 8 Варшавской конвенции до пересмотра ее в 1955 году.

45. Когда выдается «полученный после погрузки коносамент»⁴⁶, то имя перевозчика по договору будет, естественно, известно, однако в некоторых случаях имя фактического перевозчика еще мо-

жет быть неизвестным. В соответствии с проектами положений, ранее одобренными Рабочей группой, перевозчик по договору по-прежнему несет ответственность за всю перевозку, тогда как фактический перевозчик несет ответственность лишь за часть перевозки, осуществляемой им⁴⁷. Так, во многих случаях лицо, имеющее право предъявлять перевозчику иск в связи с потерей или порчей груза, предпочтет предъявить иск против перевозчика по договору, поскольку зачастую невозможно определить соответствующий участок перевозки, на котором произошла потеря или порча груза. Единственное исключение из ответственности перевозчика по договору за всю морскую перевозку содержится в проекте положения об урегулировании вопроса «посредством коносамента», рассмотренного Рабочей группой⁴⁸. Согласно этому положению перевозчик по договору освобождается от ответственности за утерю или порчу груза, если такая утеря или порча была вызвана событиями, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика и этот фактический перевозчик осуществил часть перевозки, в отношении которой в договоре перевозки указано, что она должна осуществляться лицом, иным чем перевозчик по договору.

46. Рабочая группа, возможно, захочет рассмотреть следующий проект положения:

Проект положения F

«1. d) ⁴⁹ Имя и основное предприятие перевозчика по договору.

47. Предлагаемый проект положения F требует указания основного предприятия перевозчика по договору, поскольку согласно статье V-C Пересмотренной компиляции эта связь представляет собой независимую основу для юрисдикции над перевозчиком⁵⁰. Было рассмотрено положение, требующее указания имени и основного предприятия «фактического перевозчика», который будет участвовать в выполнении договора перевозки. Однако такое положение не включено в приведенный выше проект, поскольку во время совершения договора перевозки «фактически перевозчик» может быть неизвестен. Заявить о том, что имя и основное предприятие «фактического перевозчика» должны быть включены в

⁴³ См., например, линейный коносамент (линейные условия, одобренные Балтийской и Международной морской конференциями) с поправками, внесенными 1 января 1950 года и 1 августа 1952 года (коносамент CONLINE), а также коносамент типа Р и I, перепечатанный в приложении III доклада о «Коносаментах» Секретариата ЮНКТАД, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, стр. 66 и 69 англ. текста. См. также сноску 34, выше.

⁴⁴ В счете-фактуре обычно приводится перечень имен и адресов продавца и покупателя, дата, реферативный порядковый номер покупателя, описание проданного груза, подробности об упаковке, а также марки и номера на упаковке, условия продажи, фактурная стоимость и подробные данные об отгрузке. К. М. Шмитхофф, *The Export Trade* (4-е издание, Лондон, 1962 год), стр. 56 англ. текста. См. также Джилмор и Блэк, *The Law of Admiralty* (Бруклин, 1957 год), стр. 100 англ. текста.

⁴⁵ См. ответы Греции, Ирака, Пакистана, СССР и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета.

⁴⁶ «Полученные после погрузки коносаменты» признавались по статье 3 (3) Конвенции 1924 года и, вероятно, останутся приемлемыми в соответствии с пересмотренной конвенцией.

⁴⁷ Пересмотренная компиляция, статья II-G.

⁴⁸ Пересмотренная компиляция, статья II-H. (Это положение было заключено Рабочей группой в скобки; в отношении степени одобрения см. сноску 32 к Пересмотренной компиляции.)

⁴⁹ См. статью IV-B: содержание коносаментов, в «Предлагаемой структуре проекта статей о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки», содержащейся в части I настоящего доклада.

⁵⁰ Вторая часть статьи V-C, часть A (1) а, «или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика» является в некоторой степени несоответствующей, поскольку она, как представляется, уместна лишь в том случае, если ответчик является частным лицом (у корпораций нет «обычного местопребывания»). Во втором чтении Рабочая группа, возможно, захочет рассмотреть вопрос об изъятии этого выражения из статьи V-C.

коносамент, если эти факты известны перевозчику по договору, значило бы создать трудные практические проблемы применения и осуществления.

б) Место и время выдачи коносамента

48. В ряде ответов высказано предложение о включении в коносамент одного или обоих этих пунктов информации⁵¹. Как конвенция СИМ 1970 года, так и конвенция КДПГ 1956 года требуют, чтобы в транспортном документе была указана дата выдачи, однако такое требование было изъято во время пересмотра в 1955 году Варшавской конвенции⁵². Эта информация почти всегда включается в коносаменты, и она полезна как общий показатель приблизительного времени начала ответственности перевозчика за груз⁵³. Хотя время, когда груз первоначально поступил в ведение перевозчика в порту погрузки, больше способствовало бы установлению периода ответственности перевозчика и определению того, повлекла ли перевозка задержку поставки, настояние на указании первой даты могло бы замедлить выдачу коносамента; от клерка или агента перевозчика, выдающего коносамент, потребовалось бы навести справки для определения времени, когда груз первоначально поступил в ведение перевозчика в порту погрузки. Таким образом, время выдачи коносамента является полезным и важным пунктом информации, который, если его потребуют включить в коносаменты, не приведет к административным проблемам и не замедлит процесса погрузки.

49. В настоящее время лишь Конвенция КДПГ требует включения места выдачи транспортного документа⁵⁴. Однако согласно статье 10 Брюссельской конвенции 1924 года, статье 5 Протокола 1968 года, а также согласно проекту статьи о географической сфере применения, одобренной Рабочей группой⁵⁵, место выдачи коносамента может определить применимость Конвенции. С включением этой информации не связаны никакие административные проблемы, а в коносаментах почти всегда конкретно указывается место их выдачи в любом случае. С другой стороны, можно сделать вывод, что практика указания в коносаментах времени и места выдачи является столь обычной, что этот вопрос не нуждается в решении.

⁵¹ См. ответы Ирака, Пакистана, Румынии, СССР, Франции и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета на третий вопросник ЮНСИТРАЛ.

⁵² Конвенция СИМ требует «даты принятия» транспортной накладной перевозчиком [статья 8 (1)], а Конвенция КДПГ — «даты транспортной накладной» [статья 6 (1)]. До внесения в нее поправок в 1955 году Варшавская конвенция требовала даты «совершения» транспортной накладной (статья 8 а).

⁵³ Точным временем начала ответственности перевозчика согласно статье II-A, содержащейся в Пересмотренной компиляции, является тот момент, когда перевозчик впервые распоряжается грузом в порту погрузки.

⁵⁴ Такое требование было изъято из Варшавской конвенции в 1955 году и из Конвенции СИМ — в 1970 году.

⁵⁵ Пересмотренная компиляция, статья I-B.

50. Если Рабочая группа сочтет необходимым формальное требование того, чтобы в коносаментах указывалось время и место их выдачи, она, возможно, захочет добавить следующее:

Проект положения G

1. е) ⁵⁶ Место и время его выдачи;

с) *Другая возможная требуемая информация*

51. В различных ответах было высказано предложение обязать перевозчиков включать в коносаменты один или большее число видов информации в дополнение к требованиям, уже обсуждавшимся в настоящем докладе, как, например, следующие:

- i) порты погрузки и разгрузки в соответствии с договором перевозки⁵⁷;
- ii) название судна, на которое принимается груз⁵⁸;
- iii) описание вида груза, включенного в коносамент⁵⁹;
- iv) подпись перевозчика⁶⁰;
- v) стоимость провоза груза⁶¹;
- vi) количество оригиналов коносамента⁶²;
- vii) имя грузоотправителя⁶³;
- viii) имя грузополучателя⁶⁴;

⁵⁶ См. статью IV-B: содержание коносаментов в «Возможной структуре проекта статей о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки», которая содержится в приложении к части I настоящего доклада.

⁵⁷ См. ответы Греции, Ирака, Пакистана, СССР, Финляндии и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. Можно отметить, что во время выдачи «полученного для отгрузки» коносамента фактический порт погрузки еще может быть неизвестен, в частности согласно статье 3 (3). Кроме того, вероятно, чтобы грузоотправители приняли коносаменты, в которых не указан порт разгрузки (поскольку такие коносаменты не могли бы быть переданы и не являлись бы действительными), и поэтому возможно, что нет необходимости требовать включения этой информации.

⁵⁸ См. ответы Греции, Ирака, Румынии и СССР на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. Однако название судна, на которое принимается груз, имеется лишь тогда, когда выдается «бортовой» коносамент. (См. обсуждение статьи 3 (7) Конвенции 1924 года в пунктах 53—56, ниже).

⁵⁹ В своих ответах на третий вопросник ЮНСИТРАЛ Австрия поддержала, а Международный союз морского страхования выступил против такого положения.

⁶⁰ См. ответы Ирака, Румынии, СССР и Франции на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. Следует отметить, что подпись перевозчика требуется согласно статье 6 (3) Варшавской конвенции, статье 5 (1) Конвенции КДПГ и статье 8 (1) Конвенции СИМ.

⁶¹ См. ответы Пакистана, СССР и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. Предполагается, что настоятельные просьбы об этих предложениях удовлетворены предлагаемым пересмотром статьи 3 (4) Конвенции 1924 года, содержащимся в пункте 63, ниже.

⁶² См. ответы Австралии, Норвегии, СССР и Франции на третий вопросник ЮНСИТРАЛ, а также ответ Швеции на второй вопросник ЮНСИТРАЛ.

⁶³ См. ответы Ирака, Пакистана, Румынии, СССР и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета. Такое требование содержится в статье 6 Варшавской конвенции, в статье 6 (1) b Конвенции КДПГ и в статье 6 (5) g Конвенции СИМ.

⁶⁴ См. ответы Греции, Ирака, Пакистана, Румынии, СССР и Азиатско-Африканского правового консультативного комитета на третий вопросник ЮНСИТРАЛ.

ix) подробные положения, касающиеся обра- щаемости⁶⁵.

52. Представляется, что если грузоотправитель захочет включить в коносамент что-либо из приведенной выше информации, то перевозчик, как правило, не будет иметь никаких возражений против включения такой информации. Поэтому сомнительно, требует ли включение таких пунктов урегулирования Конвенцией.

10) «Бортовые» коносаменты — статья 3 (7)

53. Статья 3 (7) Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

«После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителем перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого потребует отправитель, «бортовым» коносаментам. Если отправитель до этого получил какой-либо товарораспределительный документ на тот же груз, он обязан возвратить этот документ в обмен на выдачу «бортового» коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товарораспределительном документе могут быть сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика в порту погрузки отметки о названии судна или судов, на которые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 статьи 3, должен считаться для целей этой статьи «бортовым» коносаментам».

54. Статья 3 (7) предоставляет грузоотправителю право требовать от перевозчика «бортовой» коносамент, как только его товары погружены на судно. Согласно этому положению перевозчик может превратить выданный до этого товарораспределительный документ, как, например, «полученный для отгрузки» коносамент, в «бортовой» коносамент, сделав в предыдущем документе соответствующие отметки о погрузке товаров.

55. В ее нынешнем виде статья 3 (7) Конвенции 1924 года определяет необходимое содержание «бортового» коносамента лишь в конкретной обстановке, при которой товарораспределительный документ, содержащий меньший объем информации, был издан предварительно. Рабочая группа, возможно, захочет рассмотреть следующей проект предложения, который более точно определяет понятие «бортовых» коносаментов, а также устраняет некоторую сложность настоящей статьи:

Проект положения Н

2.⁶⁶ После того как грузы погружены на борт, перевозчик [капитан или агент перевоз-

чика], если этого потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к подробностям, требуемым согласно пункту 1, указывается, что груз находится на борту названного судна или судов, указывается дата или даты погрузки и порт погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товарораспределительный документ, касающийся любого из таких грузов, то по просьбе перевозчика грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент.

56. Не представляется необходимым четко указывать в пересмотренной конвенции, что «бортовой» коносамент может быть получен путем добавления соответствующих отметок на существующем документе, как, например, на «полученном для отгрузки» коносамента. Однако, если по соображениям ясности такое заявление представляется целесообразным, то Рабочая группа может рассмотреть вопрос о добавлении следующей формулировки в конце проекта положения Н: «[Перевозчик может внести поправку в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требование грузоотправителя о «бортовом» коносамента, если с внесенными поправками такой документ включает всю информацию, которая должна содержаться в «бортовом» коносамента.]»

11) Содержание коносамента как доказательства против перевозчика — статья 3 (4)

а) Существующее право

57. Статья 3 (4) Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

«Такой коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с пунктом 3 а, b и с».

58. Статья 1 (I) Брюссельского протокола 1968 года добавила следующую формулировку к статье 3 (4):

«Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается третьему добросовестному приобретателю».

б) Пересмотр статьи 3 (4) Конвенции 1924 года

59. Все три другие конвенции о перевозках грузов предусматривают, что содержание транспортного документа, если не будет доказано иное, является доказательством количества груза, а также видимого состояния груза и его упаковки⁶⁷. Фактически во всех ответах выражалось

⁶⁵ См. обсуждение вопроса об определении «коносамента» в пунктах 4—13, выше.

⁶⁶ См. статью IV-B: содержание коносаментов, в «Возможной структуре проекта статей о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки», содержащейся в приложении к части I настоящего доклада.

⁶⁷ Варшавская конвенция указывает в статье 11 (2), что накладная расходов при воздушных перевозках является *prima facie* доказательством веса, числа мест, размеров, упаковки и видимого состояния груза. Конвенция КДПГ согласно статье 9 (2) предусматривает по существу, что транспортная накладная является *prima facie* («предполагаемым») доказательством числа мест груза, его марок и количества, а также видимого хорошего состояния груза

удовлетворение основным правилом статьи 3 (4). Однако в свете возможного расширения перечня требуемого содержания коносаментов после проведения Рабочей группой обзора статьи 3 (3) Конвенции 1924 года и в целях обеспечения того, чтобы перевозчик мог воспользоваться любой оговоркой, которую он имеет право делать и делает, Рабочая группа, возможно, захочет рассмотреть следующее изменение:

Проект положения J-1

1. Коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны, с учетом оговорок, предусмотренных в соответствии с пунктом 3 статьи [IV-B].

Ссылка в конце данного проекта положения касается проекта положения E (пункт 35, выше). Проекты положений, предложенные в части I этого доклада, были изложены в упорядоченной форме в приложении ⁶⁸.

с) Пересмотр статьи 1 (1) Протокола 1968 года

60. Статья 1 (1) Брюссельского протокола 1968 года, который вносит изменение в статью 3 (4) Конвенции 1924 года, защищает «третьего добросовестного приобретателя», которому передается коносамент. Однако ее нынешняя формулировка вызывает сомнения относительно того, входит ли в данную категорию лиц, которым предоставляется защита в соответствии с этим положением, получатель, по чьему приказу выписан коносамент. Такой получатель или банк, открывающий аккредитив от имени этого получателя, в соответствии с данным положением должен быть защищен как «третья сторона», поскольку получатель или банк часто будут оплачивать товары, исходя из положений и описаний, содержащихся в коносаменте. Коммерческая функция коносамента содействовать надежности сделок будет выполняться полностью только тогда, когда добросовестный получатель, которому передан коносамент, будет защищаться этим положением ⁶⁹. Чтобы избежать каких-либо

и упаковки (если не внесены оговорки). Согласно статье 8 (4) Конвенции СИМ утверждалось, что перевозчик несет ответственность за вес и число мест груза, упомянутого в транспортной накладной, в тех случаях, когда погрузка осуществляется перевозчиком. Дж. Рамберг, *The Law of Carriage of Goods-Attempts at Harmonization, Scandinavian Studies in Law*, 1973, стр. 234 англ. текста.

⁶⁸ В «Возможной структуре проекта положений о содержании и правовых последствиях документов, являющихся доказательством договора перевозки», приложенной к части I этого доклада, предусматривается следующая схема:

Статья IV-B: содержание коносаментов.

Статья IV-C: правовые последствия коносаментов (проект положения J-1 явится пунктом 1 этой статьи).

Статья IV-D: другие документы, помимо коносаментов.

⁶⁹ Нет необходимости обеспечивать такую защиту для получателя, который также является и отправителем, поскольку он не будет основываться на каких-либо положениях коносамента относительно товаров. Поскольку отправитель-получатель не является лицом, которому «передается коносамент», очевидно, он не подлежит защите по статье I (1) Протокола 1968 года, и он не будет защищаться проектом положения J-1.

сомнений, что получатель, а не отправитель будет защищаться этим положением, Рабочая группа может пожелать рассмотреть следующий проект положения:

Проект положения J-1 (продолжение)

1. ⁷⁰ ... Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается третьему добросовестному приобретателю, включая грузополучателя.

61. Было предложено, чтобы пересмотренная конвенция включала определение термина «договор перевозки» и чтобы такое определение включало следующее положение: «В силу этого договора (перевозки) лицо, уполномоченное на получение груза, может осуществлять права грузоотправителя, и на него распространяются обязанности последнего» ⁷¹. Поскольку проект положения J-1 призван дать третьим добросовестным сторонам, включая получателей, права более широкие, чем права, которыми располагает отправитель, необходимо конкретно указать, что проект положения J-1 является исключением из предложенного выше общего правила, которое уравнивает положение получателя или третьей стороны, которые располагают коносаментом, с положением грузоотправителя ⁷².

d) Последствия невключения в коносамент необходимой информации

62. В Конвенции 1924 года и Протоколе 1968 года нет четкого указания на последствия полного невключения в коносамент некоторых пунктов необходимой информации. Современные нормы в буквальном толковании дают основания для доказательной презумпции против перевозчика лишь в случаях, когда такая информация была каким-либо образом указана в коносаменте, а не в случаях, когда информация была полностью не включена.

63. Рабочая группа может пожелать рассмотреть проект положения, непосредственно относящегося к доказательной силе замечаний в коносаменте и к правовым последствиям невключения в коносамент необходимой информации или к включению преднамеренно неточной информации:

Проект положения J-2

«2. ⁷³ Если отправитель не указывает в коносаменте внешний вид и видимое состояние груза [включая его упаковку] или отметку о том, что по [прибытии] груза необходимо оплатить стоимость фрахта, для целей пункта 1 считается, что он указал в коносаменте, что

⁷⁰ См. сноску 68, выше. В ответе Финляндии на третий вопросник ЮНСИТРАЛ содержалась критика «фикции», присущей такому правилу неопровержимой презумпции.

⁷¹ См. дополнительный ответ Франции (A/CN.9/WG.III/ WP.18) и часть III данного доклада.

⁷² Предложенное определение «договора перевозки» действительно рассматривается в части III данного доклада.

⁷³ См. примечание 68, выше.

внешний вид и видимое состояние груза [включая его упаковку] являются хорошими и что [по прибытии] груза стоимость фрахта не будет взиматься».

64. Проект положения J-2 призван устранить возможность того, что перевозчик может уменьшить свою ответственность посредством устранения из коносамента некоторых пунктов необходимой информации.

65. Проект положения J-2 не имеет отношения к более широкому вопросу возможных санкций против перевозчика в связи с включением в коносамент информации, которая, как ему известно, является неточной или вводящей в заблуждение, или в связи с тем, что ему известно о невключении какой-либо информации, которая по данной конвенции должна быть указана в коносаменте. Можно отметить, что в соответствии с проектом предложения С в части II данного доклада, где речь идет о гарантийных письмах⁷⁴, перевозчик будет нести ответственность за все потери, ущерб или расходы, понесенные получателем или другой третьей стороной, действующей добросовестно, в результате такой неточности или невключения в коносамент⁷⁵.

12) Возмещение убытков отправителю — статья 3 (5)

66. Ниже приводится текст статьи 3 (5) Брюссельской конвенции 1924 года:

«Должно считаться, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности указанных данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным, чем отправитель».

67. Цель статьи 3 (5) — возложить на отправителя ответственность за точность информации, которую он представил перевозчику для включения в коносамент. Было предложено, чтобы это положение было разъяснено для обеспечения того, чтобы ответственность грузоотправителя по ста-

тье 3 (5) сохранялась, даже если коносамент будет передан третьей стороне⁷⁶. Соответственно, Рабочая группа может пожелать рассмотреть следующие изменения статьи 3 (5):

Проект положения К

3. ⁷⁷ Должно считаться, что отправитель гарантировал перевозчику в момент, когда перевозчик принял груз в соответствии со статьей [II-A], точность марок, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, явившиеся результатом неточности такой информации. Отправитель будет нести ответственность по такой гарантии, даже если коносамент будет передан третьей стороне. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель.

Глава II. Документы, помимо коносаментов, подтверждающие договор перевозки

А. Существующие нормы

68. Ни в Брюссельской конвенции 1924 года, ни в Протоколе 1968 года к этой Конвенции не содержится положений, требующих составления какого-либо документа, подтверждающего заключение договора перевозки, кроме коносамента. Аналогичным образом, содержание и правовые последствия документов, помимо коносаментов, этими документами не определяются.

69. В соответствии с другими транспортными конвенциями обычный транспортный документ является не подлежащим передаче документом, основной целью которого является регистрировать поставку и снабжать непосредственные стороны (отправителя и получателя) информацией относительно основного договора перевозки и о внешнем состоянии товаров, когда они получены перевозчиком. Варшавская конвенция предусматривает, что «отправитель» (грузоотправитель) должен подготовить «воздушно-перевозочный документ» (статья 5), который подписывается перевозчиком, прежде чем товары погружаются на борт судна [статья 6 (3)]; в авианакладной или в воздушно-перевозочном документе должны быть указаны места отправления и назначения (статья 8)⁷⁸; содержание воздушно-перевозочно-

⁷⁴ См. обсуждение пунктов 24—26 и проект положения С, пункт 27, часть II данного доклада: действительность и последствие гарантийных писем.

⁷⁵ В ответах Финляндии и Норвегии на третий вопросник ЮНСИТРАЛ содержится одобрение этого подхода. В соответствии с проектом предложения С (часть II данного доклада, пункт 27) перевозчик несет ответственность за все убытки, понесенные получателем или другой третьей стороной, действующей добросовестно, когда это лицо полагается на содержание коносамента, а не просто за потери, убытки или расходы, возникшие в результате *потери, ущерба или задержки товаров*; кроме того, в соответствии с этим проектом предложения перевозчик не будет в состоянии ссылаться на положения договора об ограничении ответственности перевозчика.

⁷⁶ См. ответ Франции на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. Комментаторы соглашаются, что при нынешней формулировке статьи 3 (5) не ясно, сохраняется ли гарантия отправителя перевозчику, когда коносамент передается третьему лицу. См. Scrutton, *Charter-parties and Bills of Lading*, 17th ed., London, 1964, p. 415; Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 239.

⁷⁷ См. примечание 68, выше.

⁷⁸ До пересмотра в 1955 году Варшавской конвенции она содержала детальный перечень требуемых указаний, которые должны включаться в такие документы, в том числе, среди прочего, название и адрес первого перевозчика и получателя, место, где документ был составлен, и дата его составления, предусмотренные остановки, род товара, число мест, маркировка, вес, количество товара, внешнее состояние товаров и его упаковки, стоимость перевозки и лицо, которое должно уплатить.

го документа в общем, если не будет доказано иное, является доказательством против перевозчика (статья 11), и если перевозчик разрешает погрузку товаров без предварительного составления авианакладной, он теряет преимущества, которые дает ему положение об ограничении ответственности перевозчика (статья 9). В соответствии с Конвенцией КДПГ «перевозочный документ» подписывается отправителем и перевозчиком (статья 5), и в нем должны содержаться такие указания, как место, где документ был составлен, и дата его составления, название и адрес отправителя, перевозчик и получатель, описание характера товаров и метода упаковки, количество упаковочных мест, маркировка, вес или количество товаров, расходы, связанные с перевозкой, разрешена ли перегрузка и должен ли отправитель оплатить какие-либо расходы (статья 6); содержание перевозочного документа считается, если не будет доказано иное, удостоверением (статья 9). В соответствии с Конвенцией СИМ, которая была пересмотрена в 1970 году, отправитель должен представить «перевозочный документ», который, среди прочего, должен включать название и адрес отправителя и получателя, место назначения, описание товаров и упаковки, вес, количество упаковочных мест (статья 6); отправитель несет ответственность за правильность его указаний, содержащихся в перевозочном документе (статья 7), но если в перевозочном документе не будет указано, что упаковка не отвечает требованиям, ответственность за установление неудовлетворительности упаковки будет лежать на железной дороге (статья 12).

В. Альтернативные подходы

70. В ответах были выражены различные мнения относительно того, желательно ли расширять сферу применения статьи 3 (3) Конвенции 1924 года за пределы коносаментов, чтобы она включала перевозочные документы, расписки и другие неофициальные документы, удостоверяющие договор перевозки. Следует напомнить, что на своей шестой сессии Рабочая группа одобрила проект положения, в соответствии с которым договоры, охватываемые пересмотренной конвенцией, будут включать «все договоры морской перевозки грузов»⁷⁹. Соответственно, пересмотренная конвенция будет применяться к значительному количеству договоров перевозки, которые не будут подтверждаться коносаментом.

71. Рабочая группа может прийти к выводу, что пересмотренная конвенция не должна содержать каких-либо норм, касающихся содержания документов, помимо коносаментов, которые могут быть составлены для подтверждения договоров перевозки. Таким образом, в тех случаях, когда грузоотправитель не требует коносамента, стороны свободны прийти к согласию о форме, характере и содержании любых документов, которые могут быть составлены в связи с их дого-

вором перевозки. Такой подход даст сторонам гибкие возможности следовать разнообразной практике в разных видах торговли в том, что касается документации; однако он может сопровождаться нормой, определяющей правовые последствия, если фактически составлены неформальные документы либо по соглашению сторон, либо по одностороннему решению перевозчика.

Проект варианта А

Когда перевозчик составляет документ, помимо коносамента, для подтверждения договора перевозки, такой документ, если не будет доказано иное, служит подтверждением получения перевозчиком описанных в нем товаров.

72. Другим возможным подходом будет потребовать аналогичного содержания для всех документов, которые, по требованию отправителей, могут быть составлены перевозчиком и будут удовлетворять договор перевозки. Это обеспечит самую прочную защиту получателей и других третьих сторон, но ограничит гибкость и возможные специальные соглашения между отправителем и перевозчиком относительно содержания документов. Практический результат будет состоять в том, что, как бы документ ни был составлен для подтверждения договора перевозки по требованию отправителя, фактически он будет коносаментом. С другой стороны, Рабочая группа может рассмотреть подход, когда отправитель может потребовать «квазиформальный» документ, помимо коносамента, который должен содержать по выбору отправителя один или несколько пунктов информации, которая должна содержаться в коносаментах.

73. В ряде ответов наряду с одобрением распространения некоторых или всех норм о требуемом содержании коносаментов на другие документы, подтверждающие договор перевозки, было выражено мнение, что содержание документов, помимо коносаментов, должно лишь, если не будет доказано иное, служить доказательством против перевозчика. Приводились доводы, что в соответствии с документами, помимо коносаментов, перевозчик должен доставить товары получателю, указанному в договоре перевозки, поскольку в большинстве стран такие документы не считаются «товарораспорядительными» и поэтому не являются «оборотными»; следовательно, не будет добросовестных покупателей таких документов, которые будут нуждаться в специальной защите.

74. Рабочая группа может пожелать рассмотреть следующий проект предложения, который включает в качестве альтернативы два подхода, упомянутых в пункте 72, выше, и который составит содержание всех документов, помимо коносаментов, подтверждающих договор перевозки, если не будет доказано иное, только доказательством против перевозчика.

Проект варианта В

1. Если не было составлено или затребовано коносамента относительно перевозки определенного груза, после получения груза в свое

⁷⁹ Пересмотренная компиляция, статья I-A

распоряжение, перевозчик, по требованию отправителя, должен выдать другой документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки. В таком документе должен быть указан [любой пункт информации, конкретно запрашиваемый отправителем, которая является] [информация], предусмотренная статьей [IV-B].

2. Если [несмотря на конкретную просьбу отправителя] перевозчик не указывает в документе, выданном во исполнение пункта 1 настоящей статьи, внешний вид и видимое состояние груза [включая их упаковку] или не указывает, что стоимость фрахта должна взиматься по [прибытии] груза, считается, что перевозчик указал в таких документах, что товары [включая их упаковку] находятся внешне в полной исправности и в хорошем состоянии [когда они были получены им] и что по [прибытии] груза стоимость фрахта не взимается.

3. Любой документ, подтверждающий договор перевозки, помимо коносамента, считается, если не будет доказано иное, подтверждением получения перевозчиком описанных в нем товаров, и с учетом пункта 2 настоящей статьи и оговорок, допускаемых в соответствии с пунктом 3 статьи [IV-B].

ПРИЛОЖЕНИЕ

1) Новое определение, предложенное в части I Статья I-C: определения^a

Пункт 2. Грузы

«Грузы» включают в себя вещи, изделия, товары и предметы любого рода, включая живых животных и упаковочные клетки, контейнеры и другую упаковку, предоставляемую грузоотправителем. (Проект положения D; выше, п. 29.)

Пункт 3. Коносамент

«Коносамент» означает документ, подтверждающий [получение грузов и] договор [их] перевозки, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов только лицу, обладающему этим документом. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или предъявителя, представляет собой подобное обязательство. (Проект положения A-1 выше, п. 10^b.)

2) Предлагаемая структура проекта статей о содержании и правовых последствиях документов, подтверждающих договор перевозки

Статья IV-B: содержание коносаментов

1. После получения и принятия грузов под свою ответственность перевозчик, или капитан, или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, следующее:

a) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом,

^a Ссылка на статью I-C Пересмотренной компиляции.

^b См. в части первой, выше, пункт 12. Приведенный ниже проект положения A-2 является одной из альтернатив: «Коносамент» означает документ, подтверждающий [получение грузов и] договор [их] перевозки, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов приказу [или распоряжением] указанного лица или предъявителя.

чтобы марки оставались достаточно разборчивыми до окончания рейса (аналогичная статья 3(3)a Конвенции 1924 года).

b) Число мест или предметов и количество или вес, в зависимости от обстоятельств, как они указаны в письменном виде грузоотправителем. (проект положения B; см. выше, пункт 24).

c) Внешний вид и видимое состояние грузов, включая их упаковку (проект положения C; см. выше, пункт 28).

d) Имя и основное предприятие перевозчика по договору (проект положения F; см. выше, пункт 46).

e) Место и время его выдачи (проект положения G; см. выше, пункт 50).

2. После того как грузы погружены на борт, перевозчик [капитан или агент перевозчика], если этого потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором, в дополнение к подробностям, требуемым согласно пункту 1, указывается, что груз находится на борту названного судна или судов, указывается дата или даты погрузки и порт погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товарораспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то, по просьбе перевозчика, грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. (Проект положения H; см. выше, пункт 55.)

3. Если в коносаменте содержатся подробности, касающиеся описания марок, числа мест, количества или веса груза, в отношении которых перевозчик имеет основание подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому им грузу, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами, перевозчик [указывает] [включает] такую оговорку в коносамент. (Проект положения E; см. выше, пункт 35.)

Статья IV: правовые последствия коносаментов

1. Коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны, с учетом оговорок, предусмотренных в соответствии с пунктом 3 статьи [IV-B]. Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается добросовестному третьему приобретателю, включая грузополучателя. (Проект положения J-1; см. выше пункты 59 и 60.)

2. Если отправитель не указывает в коносаменте внешний вид и видимое состояние груза [включая его упаковку] или отметку о том, что по [прибытии] груза необходимо оплатить стоимость фрахта, для целей пункта 1 считается, что он указал в коносаменте, что внешний вид и видимое состояние груза [включая его упаковку] являются хорошими и что [по прибытии] груза стоимость фрахта не будет взиматься. (Проект положения J-2; см. выше, пункт 63.)

3. Должно считаться, что отправитель гарантировал перевозчику в момент, когда перевозчик принял груз в соответствии со статьей [II-A], точность марок, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, явившиеся результатом неточности такой информации. Отправитель будет нести ответственность по такой гарантии, даже если коносамент будет передан третьей стороне. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель. (Проект положения K; см. выше, пункт 67.)

Статья IV-D: другие документы, помимо коносаментов Проект варианта A

Когда перевозчик составляет документ, помимо коносамента, для подтверждения договора перевозки, такой документ, если не будет допущено иное, служит подтверждением получения перевозчиком описанных в нем товаров. (См. выше, пункт 71.)

Проект варианта B

1. Если не было составлено или затребовано коносамента относительно перевозки определенного груза после получения груза в свое распоряжение, перевозчик, по требованию отправителя, должен выдать другой документ, поми-

мо коносамента, подтверждающий договор перевозки. В таком документе должен быть указан [любой пункт информации, конкретно запрашиваемой отправителем, которая является] [информация], предусмотренная статьей [IV-B].

2. Если [несмотря на конкретную просьбу отправителя] перевозчик указывает в документе, выданном во исполнение пункта 1 настоящей статьи, внешний вид и видимое состояние груза [включая их упаковку] или не указывает, что стоимость фрахта должна взиматься по [прибытии] груза, считается, что перевозчик указал в таких документах, что товары, [включая их упаковку] находятся внешне в полной исправности и в хорошем состоянии [когда они были получены им] и что по [прибытии] груза стоимость фрахта не взимается.

3. Любой документ, подтверждающий договор перевозки, помимо коносамента, считается, если не будет доказано иное, подтверждением получения перевозчиком описанных в нем товаров, и с учетом пункта 2 настоящей статьи и оговорок, допускаемых в соответствии с пунктом 3 статьи [IV-B]. (См. выше, пункт 74.)

ЧАСТЬ ВТОРАЯ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ И ПОСЛЕДСТВИЯ ГАРАНТИЙНЫХ ПИСЕМ

A. Введение

1. На своей шестой сессии Рабочая группа приняла решение о том, что на седьмой сессии она, в числе прочих вопросов, рассмотрит вопрос о действительности и последствиях гарантийных писем¹. Ни Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года)², ни Протокол изменений, вносимых в эту Конвенцию (Брюссельский протокол 1968 года)³, не устанавливают правил, касающихся действительности или последствий гарантийных писем, выданных грузоотправителем перевозчику⁴.

B. Современное право и практика

1) Почему выдаются гарантийные письма

2. Под гарантийным письмом, о котором идет речь в этом докладе, имеется в виду обязательство грузоотправителя или какого-либо лица, действующего от его имени, возместить перевозчику ущерб в связи с любым обязательством перед грузополучателем или любой третьей стороной, который перевозчик может понести в результате неточных сведений в коносаменте, в том, что касается марок, веса и количества товаров и видимого состояния этих товаров.

3. В соответствии с пунктом 3 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года перевозчик обязан выдать по требованию грузоотправителя коносамент, содержащий информацию, предусмотренную с этой целью в этом пункте. В пункте 4

статьи 3 Конвенции предусматривается, что «такой коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с пунктом 3а, b и с». Пункт 4 статьи 3 дополняется фразой, содержащейся в Брюссельском протоколе 1968 года, которая гласит: «Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается третьему добросовестному приобретателю» [статья 1 (1)].

4. Конвенция предоставляет перевозчику право на возмещение отправителем потерь, убытков и расходов, возникших вследствие неточности некоторой информации, указанной в коносаменте. Статья 3 (5) гласит:

5. Должно считаться, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности указанных данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель.

В последнем предложении статьи 3 (5) четко указывается, что перевозчик по-прежнему несет ответственность перед грузополучателем или другим третьим лицом, которому передается коносамент; только после того как он понес потери, убытки или расходы, перевозчик может рассчитывать на возмещение ущерба со стороны грузоотправителя, причем только в том случае, если грузоотправитель допустил неточности в том, что касается марок, числа мест, веса и количества груза. Поскольку иск, предъявляемый грузоотправителю, связан с просрочками, с риском и расходами, следует ожидать, что перевозчик укажет в коносаменте все неточности, за которые он может понести ответственность перед третьей стороной; это касается прежде всего очевидных дефектов в исправности и состоянии товаров, поскольку именно в отношении этого вида информации в Конвенции не предусмотрено никаких средств защиты перевозчика по отношению к грузоотправителю⁵. Делая такие пометки, перевозчик тем самым гарантирует себя от исков любого лица, которому передается коносамент, основанных на описании товаров в данном коносаменте.

5. Однако на практике грузоотправители и перевозчики иногда заключают соглашения, не допускающие включения в коносамент таких пометок, что не позволяет грузополучателю или какому-либо банку принимать такой коносамент. Обычное предварительное условие для осуществления оплаты через какой-либо банк заключа-

¹ Рабочая группа, доклад о шестой сессии (A/CN.9/88; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1).

² Лига Наций, *Treaty Series*, том CXX № 2764, стр. 157, Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том II, стр. 130 англ. текста (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером E.73.V.3) (далее упоминается как Регистр текстов).

³ Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, относящихся к коносаменту, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года; Брюссель 23 февраля 1968 года; Сборник текстов, стр. 180 англ. текста.

⁴ Эти письма также упоминаются здесь как письма о возмещении ущерба.

⁵ В некоторых случаях платеж перевозчиком грузополучателю или другому третьему лицу рассматривается как выполнение обязательства грузоотправителя; в этом случае перевозчик мог бы иметь право на реституцию со стороны грузоотправителя, не предусмотренную этой Конвенцией.

ется в том, что коносамент должен быть «чистым». Трудность, с которой сталкивается перевозчик, можно проиллюстрировать следующим образом: в соответствии с договором о продаже, заключенным между продавцом и покупателем, банк, выступающий от имени покупателя, выдает продавцу кредитное письмо, в котором он, по представлению определенных документов, включая «чистый» коносамент, подтверждающий отгрузку товаров, обязуется оплатить тратту на указанную сумму (отражающую стоимость товаров). В момент погрузки перевозчик предлагает сделать в коносаменте следующие пометки: «порванные коробки» или «протекающие бочки». Поскольку кредитное письмо может быть выдано только при условии «чистого» коносамента, то такая отметка сделает последний неприемлемым. В этом случае грузоотправитель старается добиться того, чтобы перевозчик выдал коносамент без этих пометок, предлагая взамен гарантийное письмо, в котором указывается: «По получении вами указанного груза ваш персонал отметил следующие исключения и/или оговорки, касающиеся состояния нижеперечисленного груза: «порванные коробки». В обмен на выдачу коносамента без упоминания вышеупомянутых исключений и/или оговорок настоящим мы уполномочиваем вас договориться в случае, если грузополучатели или их представители отметят в отношении упоминаемого здесь груза исключения и/или оговорки в связи с вышеупомянутыми исключениями и/или оговорками об установлении и оплате связанных с этим потерь или убытков, и мы выплатим вам полную сумму таких потерь, убытков и/или расходов по предъявлению вами требования».

6. Обстоятельства, при которых может выдаваться гарантийное письмо, могут быть различны. Например, такое письмо может выдаваться в случаях, когда между грузоотправителем и перевозчиком существуют разногласия относительно количества товаров, которые должны быть перевезены, или относительно соответствия его упаковки. С другой стороны, гарантийное письмо может быть выдано и в том случае, когда и грузоотправитель, и перевозчик признают, что товары отнюдь не находятся в очевидно хорошем порядке и состоянии. В любом случае ни грузополучателю, ни какой-либо другой третьей стороне, например банку или страховщику, ничего не будет известно о несоответствии между действительным состоянием товаров в момент получения их перевозчиком и их описанием в коносаменте. Полагаясь на «чистый» коносамент: 1) банк выплатит сумму, указанную в кредитном письме; 2) коносамент может быть передан третьей стороне, действующим добросовестно, и 3) страховщик может возместить перевозчику убытки в соответствии с обязательствами⁶ или

⁶ Ответ Франции на третий вопросник ЮНСИТРАЛ. Текст вопросника и ответы приводятся в рабочем документе Секретариата, озаглавленном «Ответы на третий вопросник по коносаментам, представленные правительствами и международными организациями для рассмотрения его Рабочей группой (A/CN.9/WG.III.L.2 и Add.1)».

может возместить владельцу груза убытки, причиненные во время перевозки, несмотря на то, что они возникли еще до перевозки.

7. В изложенных выше обстоятельствах грузополучатель, банк или любая третья сторона будут введены в заблуждение отсутствием в «чистом» коносаменте каких-либо пометок⁷. В тех случаях, когда отсутствие каких-либо пометок объясняется искренними разногласиями в отношении, например, количества или веса товаров, нельзя делать вывод о том, что грузоотправитель или перевозчик повинны в преднамеренном неправомерном поведении, равносильном почти обману. В других случаях можно утверждать, что имело место именно такое преднамеренное неправомерное поведение, если наличие дефекта было очевидным и перевозчик не сделал пометок в коносаменте, для того чтобы дать возможность своему покупателю (грузоотправителю) гарантировать оплату товаров или их продажу на условиях, при которых это было бы невозможным, если бы этот дефект был отражен в коносаменте.

2) Правовые последствия гарантийных писем

8. Существует, по-видимому, единодушное мнение о том, что гарантийное письмо, выданное грузоотправителем, не уменьшает права грузополучателя или другой третьей стороны по отношению к перевозчику. Эта точка зрения отражена в законодательных актах и прецедентном праве ряда государств⁸.

9. Что касается принудительного применения перевозчиком гарантийного письма против грузоотправителя или другого, выдавшего это письмо лица, то некоторые национальные суды, по-видимому, проводят различие между случаями, когда перевозчик пытался ввести в заблуждение третьи стороны, и случаями, когда такого намерения не было. Такое различие было сделано в одном руководящем английском деле Браун Дженкинсон и К^о Лтд. против Перси Далтон (Лондон) Лтд⁹, начатом по иску перевозчика с целью получить на основании гарантийного письма компенсацию с грузоотправителя; лорд Пирс следующим образом определил вид гарантийного письма, которое может применяться принудительно: «За последние двадцать лет у владельцев судов вошло в привычку выдавать, особенно в случае с торговлей, связанной с морскими перевозками на небольшие расстояния, чистый коносамент взамен возмещения грузоотправителями убытков в некоторых случаях, когда имеют место искренние разногласия в отношении состояния или упаковки

⁷ См. Pourcelet, *Le Transport Maritime sous Connaissance*, p. 33 (1972).

⁸ Например Французский закон № 66—420 от 18 июня 1966 года, статья 20; статья 1212 Гражданского кодекса Квебека; *Continex v. SS Flying Independent* (1952) AMC 1499 (US District Court, S.D.N.Y.); *Brown, Jenkinson and Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] All. E.R. 844. В ответах, полученных от Дагомеи, Италии, Франции и Румынии, предлагается объявить о том, что гарантийные письма не имеют последствий для третьих сторон.

⁹ *Brown, Jenkinson and Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] 2 All. E.R. 844, 857.

ки товаров. Это помогает избегать необходимости переделывать какое-либо кредитное письмо, что, в случае если нет времени, может вызвать трудности... В незначительных вопросах и в случаях искренних разногласий, когда вопрос не стоит тех трудностей, которые связаны с выяснением истинного положения дел, такая практика несомненно полезна». Торговый суд Департамента Сены (Франция) утверждал: «Практика выдачи гарантийного письма по возмещению убытков оправдана только в том случае, когда по соображениям быстрого осуществления операций, необходимых для нормальной эксплуатации регулярных океанских линий, капитан не в состоянии тщательно проверить информацию, представленную ему грузоотправителем до погрузки»¹⁰.

10. В тех случаях, когда перевозчик выдает чистый коносамент, зная, что нужно было выдать коносамент с оговорками, выносится решение, как, например, в упомянутом выше деле Браун против Перси Далтон Лтд., о том, что гарантийное письмо не имеет исковой силы. В данном деле апелляционный суд вынес решение о том, что на основе фактов, которые не оспаривались, «положение, следовательно, заключалось в том, что по просьбе ответчиков [грузоотправителя] истцы [перевозчик] представили фальшивую документацию, о чем им было известно, которую они хотели выдать за достоверную лицам, получившим коносамент, включая любого банкира, который мог бы быть связан с этим делом... Предпосылка, из которой исходят истцы, заключается в действительности в следующем: Если вы выдадите мне фальшивый документ, который поможет обмануть индоссаторов или банкиров, мы компенсируем вам любые потери, которые вы можете понести. Я не думаю, что суд должен предоставлять свою помощь по принудительному исполнению такой сделки» (стр. 853). Апелляционный суд отметил также, что «каждое дело должно решаться в зависимости от конкретных обстоятельств» (стр. 853). Однако на основании национальной практики невозможно выявить четкую точку зрения относительно принудительного исполнения требований со стороны перевозчика, предъявляемых им к грузоотправителю на основании гарантийного письма¹¹.

С. Возможные решения вопроса о действительности и последствиях гарантийных писем

11. Ниже рассматриваются различные возможные решения вопроса о действительности и последствиях гарантийных писем. Излагаются три проекта предложений. Первые два проекта предложений (проекты предложений А и В) представляют собой альтернативные предложения. С другой стороны, Проект предложения С вполне

совместим с Проектом предложения А или В; поэтому Рабочая группа могла бы рассмотреть вопрос о принятии либо Проекта предложения А или В вместе с Проектом предложения С.

1) Отсутствие в Конвенции положения по вопросу о гарантийных письмах

12. Предлагалось искать решение проблемы, связанной с гарантийными письмами, не в том, чтобы объявлять такие письма недействительными, а в том, чтобы добиться большей гибкости в банковских кредитных операциях. В ответе Южной Африки на вопросник Секретариата предлагается «в ходе осуществляемого в настоящее время пересмотра Единообразных обычаев и практики для документарных кредитов рассмотреть зависимость между коносаменстами и кредитными письмами». В таком же духе выдержан ответ и Австралии, в котором предлагается проанализировать основные соображения в поддержку сохранения требования о «чистом» коносаменте.

13. Нидерланды в своем ответе заявили о том, что у них «нет никаких веских оснований полагать, будто наблюдается тенденция к злоупотреблению чистыми коносаменстами, застрахованными гарантийным письмом. Говоря в общем, цель этих документов состоит в том, чтобы облегчить международную торговлю в тех случаях, когда владельцы судов пытаются внести оговорки в коносамент, делая при этом некоторые пометки, несущественные с точки зрения состояния или качества товаров». Далее в ответе Нидерландов дается ссылка на «предложение, которое несколько лет назад внесла Международная торговая палата в отношении, например, регистрации оговорок, в которых содержатся замечания, не касающиеся существа состояния и качества товаров, как не имеющих никаких последствий для действительности и обращаемости коносаментов».

14. В ответе Международной торговой палаты указывается, что включение в Конвенцию положения, в котором гарантийные письма объявляются недействительными, является, в лучшем случае, частичным решением этой проблемы¹². МТП не оправдывает использование таких писем, когда они выдаются в целях обмана. «Проблема для грузоотправителя заключается, однако, в том, что некоторые оговорки, которые перевозчик мог бы включить в коносамент, делая его, таким образом, «нечистым», не имеют, как зачастую обнаруживает грузоотправитель, никакого отношения к условиям договора купли-продажи. И тем не менее он наталкивается на трудности с финансированием кредитного письма». В ответе МТП содержится предложение о том, что «в той мере, насколько есть необходимость в сохранении практики выдачи гарантийных писем в поль-

¹⁰ *Thésée*, 10 марта 1958 года, как об этом сообщается в Tetley, *Marine Cargo Claims* 223 (1965).

¹¹ См. Tetley, *Marine Cargo Claims*, стр. 222, где он приводит случаи, когда суды разрешали перевозчику взыскивать с грузоотправителя по гарантийному письму. См. также Pourcelet, *Le Transport Maritime sous Connaissance*, стр. 34—35 (1972).

¹² Более широкое обсуждение проблемы «чистых» коносаментов, оговорок в коносаменстах и гарантийных писем см. брошюру № 223 Международной торговой палаты «*The Problem of Clean Bills of Lading*» (1963).

зу перевозчика, в некоторых случаях, исходя из практических соображений, можно было бы допустить более широкий подход к решению этой проблемы при соблюдении следующих условий:

грузоотправители будут прилагать больше усилий к тому, чтобы у перевозчиков было меньше оснований для внесения в коносамент неблагоприятных пометок,

перевозчики будут более разумно подходить к признанию практики, применяемой в некоторых видах торговли, пригодности некоторых форм упаковки и не будут вносить стереотипные оговорки,

при наличии соглашения между покупателем и продавцом в том, что касается приемлемости коносаментов, которые, строго говоря, не являются «чистыми», но которые вполне можно считать таковыми, с тем чтобы признать договор продажи находящимся «в порядке»¹³.

15. В других ответах на третий вопросник ЮНСИТРАЛ указывается, что в добавлении в эту Конвенцию нового положения нет никакой необходимости¹⁴. В ответе Соединенных Штатов указывается в этой связи: «Желаемая цель состоит в ограждении грузополучателя от обмана и для достижения этой цели вряд ли необходимо международное законодательство, до тех пор пока деятельность ЮНСИТРАЛ не будет распространяться и на кредитные документы».

2) Недействительность гарантийных писем

16. Цель любой меры, направленной на исправление данного положения, возникшего в связи с гарантийными письмами, заключается в том, чтобы воспрепятствовать включению в коносамент фальшивых утверждений, которые могли бы ввести в заблуждение грузополучателя или другую третью сторону. В этой связи лорд Пирс отмечал в упомянутом выше деле Браун Лтд. против Перси Далтон Лтд.: «Тот факт, что банки или покупатели, которые были введены в заблуждение чистыми коносаменами, могут в своем споре с владельцем судна прибегнуть к помощи закона, является недостаточным. Они хотят купить товары, а не законные иски. Кроме того, в спорах приводились случаи, когда их законные права могли быть признаны недействительными или им могли не возместить их потерь. Доверие является основой торговли; коносаменты же являются важными документами. Если покупатели и банки чувствуют, что они более не могут доверять коносаментам, то отрицательные последствия для торгового сообщества будут значительно больше тех выгод, которые связаны с выда-

чей чистых коносаментов взамен возмещения ущерба» (стр. 857).

17. Недействительность гарантийного письма освобождает грузоотправителя от его обязательства компенсировать перевозчику сумму, уплаченную перевозчиком грузополучателю или другой третьей стороне, в результате несоответствия между грузом, охарактеризованным в коносаменте, и грузом, полученным перевозчиком. Перевозчик оказывается перед альтернативой либо указать дефекты в коносаменте, либо оказать услугу грузоотправителю, не делая соответствующих пометок, и, таким образом, взять на себя ответственность перед третьими сторонами за расхождение, не имея вытекающих из договора средств защиты против грузоотправителя. Целью такого подхода о непризнании является побудить перевозчика делать соответствующие пометки в коносаменте. Грузоотправитель, являющийся действительным бенефициарием практики выдачи гарантийных писем в обмен на «чистые» коносаменты, не сможет в дальнейшем обеспечивать компенсацию перевозчику, за исключением статутной компенсации в соответствии со статьей 3(5) Брюссельской конвенции 1924 года. Следует напомнить, что статья 3(5) предусматривает компенсацию грузоотправителем перевозчику в случае неточностей в указанных данных, представленных отправителем, в отношении марок, количества и веса; однако в ней ничего не говорится об опущениях или неточности данных в отношении рода и состояния груза.

18. Противники положения, лишаящего силы гарантийные письма, утверждают, что подобное положение принесет пользу грузоотправителю, хотя последний, будучи стороной, поощряющей перевозчика не выявлять дефекты груза, является в большей степени нарушителем по отношению к грузополучателю или другой третьей стороне¹⁵.

19. Среди сторонников положения Конвенции, лишаящего силы гарантийные письма, в отношении желаемой сферы действия этого положения вырисовываются две точки зрения. Один подход заключается в том, чтобы лишить силы все гарантийные письма, выдаваемые грузоотправителем перевозчику. Другой подход — лишить силы только гарантийные письма, выданные отправителем перевозчику, который знал или должен был знать о неточностях или дефектах и который, однако, не сделал соответствующих пометок в коносаменте.

а) *Положение Конвенции, лишаящее силы все гарантийные письма, выдаваемые грузоотправителем перевозчику*

20. В некоторых из ответов на вопросник Секретариата отдается предпочтение практике лишения силы всех гарантийных писем, выдаваемых отправителем перевозчику¹⁶. Одной из приводи-

¹³ В ответе МТП высказывалось также предположение о том, что продавец, которому был выдан «нечистый» коносамент, может в действительности получить оплату кредита, предоставив гарантии банку, выдавшему этот кредитный документ, «избегая таким образом нанесения какого бы то ни было ущерба покупателю, который не несет никакой ответственности при предъявлении на основании такого документа требования о выплате».

¹⁴ Ответы Нидерландов и Соединенных Штатов.

¹⁵ См. ответы Балтийской международной морской конференции (БММК) и Международного морского комитета (ИМС).

¹⁶ См. ответы Пакистана, Венгрии, Турции.

мых причин является то, что во всех случаях гарантийные письма воздействуют на информацию, включенную в коносаменты или не указанную в них. Поэтому грузополучатель сталкивается с одним и тем же результатом независимо от того, желает ли перевозчик ввести в заблуждение грузополучателя или нет¹⁷. Другой причиной более широкого подхода, заключающегося в лишении силы всех гарантийных писем, является трудность разграничения между гарантийными письмами, выданными в случае действительного расхождения во мнении между грузоотправителем и перевозчиком (например, в отношении количества или веса), и письмами, выданными в том случае, когда перевозчик знал или должен был знать о дефектах в грузе, его упаковке или о неточностях информации, представленной грузоотправителем.

21. Проект положения, отражающий этот широкий подход в отношении лишения силы гарантийных писем, заключается в следующем:

Проект положения А

Любое обещание или согласие грузоотправителя или лица, выступающего от его имени, обеспечить компенсацию перевозчику в отношении любого заявления, внесенного в коносамент, или невключение заявления, предусмотренного в соответствии со статьей [3 (3)], является недействительным и не имеющим силы.

б) *Положение Конвенции, лишаящее силы гарантийные письма, выданные взамен неправильного заявления в коносаменте или невключения в него информации*

22. В соответствии со второй точкой зрения гарантийные письма должны лишаться силы лишь в том случае, когда перевозчик знал о неточности в информации, представленной грузоотправителем, или в случае наличия явных дефектов в грузе. Сторонники данного подхода заявляют, что гарантийные письма являются полезными в деле ускорения коммерческих операций в случае действительного расхождения во мнениях между грузоотправителем и перевозчиком в отношении количества груза и менее важных вопросов, касающихся состояния груза или его упаковки. Нынешняя практика также говорит в пользу этой точки зрения, как об этом было сказано выше, в пунктах 9—10.

23. Проект положения, являющегося отражением более узкого подхода к проблеме лишения силы гарантийных писем, сформулирован следующим образом:

Проект положения В

Любое обещание или согласие грузоотправителя или лица, выступающего от его имени, обеспечить компенсацию перевозчику в отношении любого заявления, внесенного в коноса-

мент, или невключение информации, предусмотренной в соответствии со статьей [3 (3)], является недействительным и не имеющим силы, если перевозчик знал [или, исходя из фактов, известных ему, можно разумно полагать, что он должен был знать], что такое заявление было неточным и что включение подобной информации было необходимым.

3) *Полная ответственность перевозчика перед третьими лицами в случае, если он знал о неправильных заявлениях или невключении*

24. Как уже отмечалось (пункт 16, выше), главной целью любой защитной меры в данной области является создание препятствия включению в коносаменты фальшивых заявлений, могущих ввести в заблуждение грузополучателя и других третьих лиц. В проекте предложений А и В эта цель достигается путем признания недействительности гарантийных писем, которые могут использоваться для поощрения фальшивых заявлений. Другим подходом было бы усиление ответственности перевозчика перед третьими лицами, введенными в заблуждение такими фальшивыми заявлениями.

25. Статья 3(4) Брюссельской конвенции 1924 года, дополненная статьей 1(1) Брюссельского протокола, является основой для установления ответственности перевозчика за заявления, сделанные в коносаменте (см. пункт 3, выше). Однако любая ответственность, основанная на этих положениях, по всей вероятности, будет обусловлена общими рамками ответственности перевозчика¹⁸. Ввиду серьезных последствий фальшивых заявлений в коносаментах, возможно, следует устранить ограничения в отношении ответственности перевозчика в тех случаях, когда перевозчик знал, что заявление в коносаменте является фальшивым, или когда перевозчик знал, что необходимое заявление опущено.

26. Точно такая же практика используется во французском и норвежском законодательствах; и в некоторых ответах на третий вопросник ЮНСИТРАЛ¹⁹ содержатся аналогичные рекомендации.

27. Проект положения, касающийся данной практики, заключается в следующем:

Проект положения С

Если перевозчик преднамеренно включает в коносамент неточную информацию или не включает туда какую-либо информацию, подлежащую включению в коносамент в соответ-

¹⁸ См. пересмотренную компиляцию, статьи II-C, II-D и II-E.

¹⁹ См. ответы Финляндии, Франции, Норвегии и Пакистана. Эта практика предполагает, что даже если гарантийные письма грузоотправителя являются действительными, возросшая прямая ответственность перевозчика и возросшая косвенная ответственность грузоотправителя в связи с данной гарантией приведут к тому, что грузоотправитель с меньшей готовностью будет предлагать подобные письма, а получатель — их принимать.

¹⁷ См. ответ Пакистана.

ствии с [пересмотренной статьей 3(3) и 3(7)], то он несет ответственность перед грузополучателем или другой третьей стороной, которым передается коносамент, за любые утери, убытки или расходы, которые добросовестно несет такая третья сторона в результате подобного заявления или невключения, не пользуясь преимуществами ограничения ответственности перевозчика, предусмотренного в данной Конвенции.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ И ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ

А. Введение

1. На своей шестой сессии Рабочая группа отметила, что, возможно, было бы желательно в пересмотренной конвенции сформулировать определение термина «договор перевозки»¹. Эта часть четвертого доклада Генерального секретаря отвечает просьбе Рабочей группы о том, чтобы в данном докладе также рассматривались «возможное определение «договора перевозки» и положение, по отношению к перевозчику, лица, уполномоченного принять доставленный груз»².

2. Секретариат получил один ответ на запрос по существу этих вопросов, этот ответ был распространен в качестве одного из рабочих документов седьмой сессии Рабочей группы (документ A/CN.9/WG.III/WP.18).

В. Определение «договора перевозки»

3. Несмотря на то что Рабочая группа до сих пор еще не рассмотрела определение термина «договор перевозки», данный термин уже использовался в ряде случаев в проекте положений, одобренных Рабочей группой. Так, договоры, на которые распространяется пересмотренная конвенция, определялись как «все договоры перевозки грузов морем»³, а географическая сфера рассматривается в контексте «любого договора перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах»⁴. Подобным же образом «перевозчик» или «перевозчик по договору» определяется как «любое лицо, которое от своего имени заключает с грузоотправителем договор морской перевозки грузов»⁵; ссылки на «договор перевозки» могут также быть обнаружены в проекте положений, касающихся ответственности перевозчика в случае демитов⁶, палубного груза⁷, посредством коносамента⁸,

юрисдикции⁹, арбитражного разбирательства¹⁰ и оговорок договора, противоречащих конвенции¹¹.

4. В соответствии со статьей 1b Брюссельской конвенции 1924 года термин «договор перевозки» охарактеризовался как применимый «исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов». Другие конвенции в отношении перевозок не содержат определений «договора перевозки», как такового; однако в каждом определении сферы действия конвенции используется термин «договор перевозки» в таком окружении, которое указывает на значение этого термина:

1956 Конвенция CMR (дорожная перевозка грузов) — Статья 1(1)

«1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждения...»

1929 Варшавская конвенция (воздушная перевозка грузов) — Статья 1(1)

«1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок»¹².

1970 Конвенция CIM (железнодорожная перевозка грузов) — Статья 1(1)

«1. Настоящая Конвенция распространяется... на перевозку грузов по сквозной транспортной накладной при прохождении грузом территории, по крайней мере, двух договаривающихся государств».

5. Возможно, Рабочая группа решит, что определение «договоры перевозки» в проектах положений о сфере действия пересмотренной Конвенции (пункт 3, выше) является достаточным для выражения смысла термина и что нет необходимости в определении термина «договор перевозки».

6. В ином случае Рабочая группа, может быть, сочтет целесообразным добавить к проекту положения статьи I-A слова «за вознаграждение» или «в обмен на плату за перевозку груза»¹³.

Проект положения А

(Статья I-A, охватываемые договоры)

«1. Положения настоящей Конвенции применяются по всем договорам морской перевоз-

¹ Рабочая группа, доклад о шестой сессии (A/CN.9/88; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, I).

² Там же, пункт 151.

³ Пересмотренная компиляция, статья I-A, пункт 1.

⁴ Там же, статья I-B, пункт 1.

⁵ Там же, статья I-C (I), пункт 1.

⁶ Там же, статья II-D, пункт 1.

⁷ Там же, статья II-F, пункт 2 (в ссылке на «коносамент или другой любой документ, подтверждающий договор перевозки»).

⁸ Там же, статья II-H, пункт 1.

⁹ Там же, статья V-C, A (1), B и D.

¹⁰ Там же, статья V-D, пункты 1 и 5.

¹¹ Там же, статья VI-A, пункты 1 и 3.

¹² Гаагский протокол 1955 года к Варшавской конвенции 1929 года внес некоторые изменения в формулировку статьи 1(1), однако существо положения осталось без изменений.

¹³ Следует отметить, что как в Конвенции CMR, так и в Варшавской конвенции используется выражение «за вознаграждение».

ки грузов [за вознаграждение] [в обмен на плату за перевозку груза].

7. В качестве третьей альтернативы Рабочая группа, возможно, пожелает принять отдельные определения термина «договор перевозки» в духе предложения, внесенного Францией, в ответ на запрос Секретариата к членам Рабочей группы¹⁴. Такое определение может гласить:

Проект положения В

«Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик обещает грузоотправителю [в обмен на плату за перевозку груза] [за вознаграждение] перевезти конкретные грузы из одного порта в другой».

8. Как указано в документе A/CN.9/WG.III/WP.18, подобное же положение содержится и в статье 15 французского закона от 18 июня 1966 года. Можно сделать вывод о том, что проект положения В является ненужным, поскольку он содержит общепринятое значение термина «договор перевозки» в отношении перевозки грузов морем; с другой стороны, Рабочая группа, возможно, сочтет целесообразным принять определение этого основного термина, с тем чтобы он выражал основное обязательство, принятое на себя перевозчиком в соответствии с договором, заключенным с грузоотправителем, в отношении перевозки грузов из одного порта в другой¹⁵, и основное обязательство грузоотправителя оплатить стоимость перевозки груза, в отношении которой достигнута договоренность.

С. Правоотношения перевозчика и лица, осуществляющего перевозку груза

9. В проектах положения, уже одобренных Рабочей группой, содержатся ссылки на «грузополучателя»¹⁶ — лицо, имеющее право предъявить иск за утрату груза *l'ayant-droit*¹⁷, «истцу»¹⁸ и «истцу, предъявляющему право на груз»¹⁹.

10. В соответствии с Брюссельской конвенцией 1924 года лицо, которому грузы должны быть доставлены, упоминается лишь в статье 3(6) (положение о заявлении об утере или убытках); в одном случае это положение касается «лица, которому [грузы] должны быть доставлены по договору перевозки», а в другом случае — «получателя». В других конвенциях, касающихся транспортных перевозок, юридический статус «грузополучателя» ясно определен. Так, статьи 12 и 13 Конвенции CMR, статьи 16, 21 и 22 Конвенции

SIM 1970 года и статьи 12 и 13 Варшавской конвенции с внесенными в нее в 1955 году поправками конкретно касаются прав грузополучателя.

11. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, чтобы в пересмотренной конвенции каким-то образом прямо признать производные права, возникающие у грузополучателя или другого третьего лица по отношению к перевозчику либо непосредственно из договора перевозки, либо вследствие передачи коносамента. Такое положение никоим образом не будет затрагивать какие-либо прямые договорные отношения (например, по договору купли-продажи) между грузополучателем и грузоотправителем.

12. Для того чтобы признать права грузополучателя, Рабочая группа, возможно, примет определение грузополучателя, а затем рассмотрит вопрос о принятии отдельного положения, характеризующего правовой статус грузополучателя.

Проект положения С

1. *Определение «грузополучателя»:* «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки.

2. *Правовой статус грузополучателя:* Грузополучатель имеет права грузоотправителя и, кроме этого, все права, которыми он наделяется согласно статье [3(4)].

13. Когда, согласно проекту положения С, пункт 2, грузополучатель пользуется «правами грузоотправителя», грузополучатель имеет только те права, которыми обладал бы грузоотправитель при данных обстоятельствах. Таким образом, грузополучатель будет связан любыми предусматриваемыми конвенцией ограничениями прав грузоотправителя, как, например, ограничение по времени в отношении дачи перевозчику требуемого извещения о потерях или повреждениях (пересмотренная компиляция, статья 5-А) или срок давности для исков к перевозчику (пересмотренная компиляция, статья 5-В). Кроме того, положение о том, что грузополучатель «имеет права грузоотправителя», не будет налагать на грузополучателя обязанности грузоотправителя по отношению к перевозчику, так как эти обязанности [например, ответственность грузоотправителя за отправку опасных грузов согласно статье 4 (6) Конвенции 1924 года], очевидно, присущи только самому грузоотправителю.

14. Проект положения относительно правового статуса грузополучателей содержит специальную ссылку на статью 3(4), так как имеется в виду, что согласно этой статье грузополучатели (и другие добросовестные третьи стороны, которым передан коносамент) будут иметь больше прав по отношению к перевозчику, чем имел бы грузоотправитель.

¹⁴ См. A/CN.9/WG.III/WP.18.

¹⁵ См. Пересмотренная компиляция, статья 1-В, пункт 1 («порты, находящиеся в двух различных государствах»).

¹⁶ См. Пересмотренная компиляция, статья 1-В, пункт 2; статья II-А, пункты 2 и 3, статья VI-А, пункт 3.

¹⁷ См. Пересмотренная компиляция, статья II-В, пункт 2.

¹⁸ См. Пересмотренная компиляция, статья II-В, пункт 3; статья II-С, вариант В, пункт 1b, статья V-С, части А(2) (а) и D; статья VI-А, пункт 4.

¹⁹ См. Пересмотренная компиляция, статья VI-А, пункт 4.