IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии (Женева, 25 сентября — 6 октября 1972 года) (A/CN.9/74) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—9
I. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА	10—37
А. Введение	10—13
В. Единственные утвердительные правила об ответственности перевозчика	14—22
С. «Каталог исключений»	23—25
D. Унифицированное правило о бремени доказывания	26—27
Е. Редакционная группа	28
F. Рассмотрение доклада Редакционной группы	29—37
II. ОГОВОРКИ ОБ АРБИТРАЖЕ	38—52
А. Введение	38—40
В. Рассмотрение оговорок об арбитраже на четвертой сессии	41—46
С. Редакционная группа	47
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	48—52
III. БУДУЩАЯ РАБОТА	53—58

* 12 октября 1972 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок была образована Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на ее второй сессии, состоявшейся в марте 1969 года. На четвертой сессии Комиссии Рабочая группа была расширена, и в настоящее время в ее состав входят следующие 21 член: Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Гана, Египет, Заир, Индия, Испания, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Польша, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Франция, Чили и Япония.

2. Рабочая группа на своей третьей сессии (31 января — 11 февраля 1972 г.) рассмотрела следующие вопросы: I. Период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществ-

ления, во время разгрузки и после ее осуществления); II. Ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; III. Оговорки в консоламентах, ограничивающие подсудность судов; IV. Подход к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком¹. В конце третьей сессии Рабочая группа отметила, что она не смогла принять окончательного решения по некоторым вопросам, переданным ей на рассмотрение на этой сессии, и что было бы желательно провести специальную сессию для завершения работы по остающимся вопросам, уделив первоочередное внимание основному вопросу об ответственности перевозчика². ЮНСИТРАЛ на своей пятой сессии

¹ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, проходившей в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV).

² Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункт 72.

(10 апреля — 5 мая 1972 г.) обратилась к Генеральному секретарю с просьбой созвать специальную сессию Рабочей группы в Женеве на двухнедельный период, по возможности осенью 1972 года, для завершения ее работы по вопросам, рассмотрение которых не было закончено на третьей сессии³.

3. Соответственно Рабочая группа провела свою четвертую (специальную) сессию в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года.

4. На этой сессии были представлены 20 членов Рабочей группы⁴. На сессии также присутствовали наблюдатели от Мексики и следующих межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию; Межправительственной морской консультативной организации, Международного института унификации частного права (МИУЧП), Международной торговой палаты, Международной палаты по судоходству, Международного союза морского страхования, Международного морского комитета.

5. Рабочая группа избрала путем аккламации следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Хосе Доминго Рей (Аргентина)

Заместитель председателя: г-н Станислав Сухоржевский (Польша)

Докладчик: г-н Мохсен Шафик (Египет).

6. Рабочей группе были представлены следующие документы:

a) предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/WP.8);

b) подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком — рабочий документ Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.6);

c) оговорки об арбитраже — рабочий документ Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.7);

d) международное законодательство в области морских перевозок — доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (31 января — 11 февраля 1972 г.) (A/CN.9/63)*;

e) ответственность морских перевозчиков за груз; коносамента — доклад Генерального секретаря (A/CN.9/63/Add.1)**;

f) ответы, полученные на вопросник о коносаментах, и исследования, представленные прави-

тельствами на рассмотрение Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/NP.4/Add.I/Vols.I—III).

7. Рабочая группа приняла следующую повестку дня:

1. Открытие сессии

2. Выборы должностных лиц

3. Утверждение повестки дня

4. Рассмотрение основных вопросов, отобранных на третьей сессии Рабочей группы для их рассмотрения на специальной сессии

5. Будущая работа

6. Утверждение доклада.

8. Рабочая группа пользовалась в качестве рабочих документов следующими рабочими документами, которые приложены к настоящему докладу:

Приложение I. Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком — рабочий документ, составленный Секретариатом (A/CN.9/WG.III/WP.6)***; и

Приложение II. Оговорки об арбитраже в коносаментах — рабочий документ, составленный Секретариатом (A/CN.9/WG.III/WP.7)****.

9. Рабочая группа приняла решения по следующим вопросам: I. Основные правила, определяющие ответственность перевозчика; II. Оговорки об арбитраже; III. Будущая работа.

I. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

A. Введение

10. В резолюции ЮНСИТРАЛ, определяющей вопросы, которые должны быть рассмотрены Рабочей группой, содержалось заключение, что рассмотрение правил и практики, касающейся коносаментов:

«должно в основном иметь целью устранение имеющихся неясностей и двусмысленностей и установление сбалансированного распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком с соответствующими положениями о бремени доказывания, в особенности должны быть пересмотрены и расширены, среди прочих, следующие разделы: . . .

b) схема распределения обязанностей и ответственности и права и иммунитеты, предусмотренные в статьях III и IV Конвенции, с поправками к ней, содержащимися в Протоколе, и их взаимодействие, включая изъятие или из-

³ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/8717)* (далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее пятой сессии (1972 г.), пункт 51, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, А.

⁴ Все члены Рабочей группы были представлены на сессии, за исключением Заира.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

** Там же, приложение.

*** Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 2, ниже.

**** Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 3, ниже.

менение некоторых исключений, касающихся ответственности перевозчика;

с) бремя доказывания...»⁵.

11. В соответствии с программой работы, установленной Рабочей группой, Генеральному секретарю была направлена просьба подготовить доклад, включающий анализ «альтернативных подходов к основополагающим решениям, которые должны быть приняты для достижения целей... с уделением особого внимания сбалансированному распределению рисков между грузовладельцем и перевозчиком...»⁶. Затребованный анализ был изложен в докладе Генерального секретаря, который был рассмотрен Рабочей группой на ее третьей сессии⁷.

12. Рабочая группа на третьей сессии рассмотрела альтернативные подходы к достижению целей, изложенных в резолюции ЮНСИТРАЛ (см. выше, пункт 10). Дискуссии о различных соображениях кратко изложены в докладе сессии⁸. Доклад заканчивается следующим образом:

«70. В заключении большинство представителей придерживалось мнения, что дальнейшую работу следует проводить в следующем направлении:

a) сохранение принципа Гаагских правил о том, что ответственность перевозчика должна основываться на принципе вины;

b) упрощение и усиление вышеуказанного принципа, например, путем устранения или

изменения изъятий, освобождающих перевозчика от ответственности за небрежность или вину его служащих или работников [см. статьи IV (2) a и b];

c) упрощение и унификация правил о бремени доказывания; с этой целью необходимо тщательно рассмотреть предложение, содержащееся в пункте 269 доклада Генерального секретаря.

71. Отмечалось, что многие представители имели оговорки или сомнения относительно некоторых из вышеуказанных принципов и что другие представители считали, что необходима дальнейшая информация, до того как могут быть приняты окончательные решения. В связи с этим было решено, что вышеуказанные предложения должны быть подвергнуты дальнейшему рассмотрению».

13. Поэтому на данной сессии Рабочей группы дальнейшему рассмотрению этого вопроса было уделено первоочередное внимание. В рабочем документе, подготовленном Секретариатом для облегчения такого рассмотрения⁹, предлагались тексты, основанные на структуре Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) и на подходе, используемом в конвенциях, регулирующих международные перевозки грузов воздушным путем, по железным дорогам и по шоссейным дорогам¹⁰.

В. Единственные утвердительные правила об ответственности перевозчика

14. Рабочая группа сравнила подход Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) с подходом других конвенций, регулирующих международную перевозку грузов в отношении изложения ответственности перевозчика.

15. В составленном Секретариатом рабочем документе¹¹ было отмечено, что Брюссельская конвенция касается, в частности, различных аспектов обязанностей перевозчика. Так, например, в статье 3 (1) говорится, что перевозчик обязан проявлять надлежащую осмотрительность, с тем чтобы a) привести судно в мореходное состояние; b) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно и c) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, все части судна, в которых перевозятся грузы. Согласно статье 3 (1), эти обязательства возлагаются на перевозчика «перед рейсом и в начале его».

⁹ Рабочий документ [A/CN.9/WG.III (IV)/WP.6] приводится в качестве приложения 1 к данному докладу и воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 2, ниже.

¹⁰ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиaperезовозок (Варшавская конвенция); Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза (СИМ); и Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Соответствующие положения этих конвенций обсуждаются в пунктах 215—235 Доклада Генерального секретаря.

¹¹ A/CN.9/WG.III/WP.6, пункты 6—11.

⁵ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.) [далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.)], *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 18* (A/8417), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, А. В резолюции ЮНСИТРАЛ при определении области работы цитировалась резолюция, принятая в 1970 году Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. Под «Конвенцией» в резолюции подразумевается Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Лига Наций, *Сборник договоров*, том СХХ, стр. 157, № 2764, воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3), часто называемая Брюссельской конвенцией 1924 года. Основные положения часто называются Гаагскими правилами.

⁶ Данная программа работы была одобрена Комиссией на ее четвертой сессии: ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.), пункт 22, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, А.

⁷ Доклад Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты», A/CN.9/63/Add.1 (далее называется Доклад Генерального секретаря. Первые три части доклада Генерального секретаря посвящены первым трем темам, рассмотренным Рабочей группой на третьей сессии, как они перечислены выше, в пункте 2. Часть четвертая «Подходы к принятию основополагающих решений, касающихся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком» содержится в пунктах 150—269 доклада (A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение).

⁸ Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63, пункт 58—71).

Поэтому считается, что ответственность перевозчика в соответствии с этим положением (например, в отношении приведения судна в мореходное состояние) не распространяется на весь рейс. Статья 3 (2) устанавливает более общее правило, согласно которому перевозчик должен действовать надлежащим и тщательным образом при погрузке и укладке груза и должен выполнять обусловленные обязанности в отношении груза, но из этого обязательства делается ряд исключений, указанных в статье 4. Так, например, статья 4 (2) *a* освобождает перевозчика от ответственности за небрежность или ошибку капитана или других агентов и служащих перевозчика «в судовождении или управлении судном»; статья 4 (2) *b* освобождает перевозчика от ответственности за ошибки некоторых его агентов или служащих в случае потери груза или нанесенного ему ущерба или повреждения в результате пожара¹².

16. Некоторые представители отмечали также, что в отличие от Брюссельской конвенции другие конвенции, регулирующие международные перевозки товаров, устанавливают ответственность перевозчика в более утвердительных и единообразных выражениях. В отношении положения в статье 3 (1) было отмечено, что обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние распространяется на весь рейс.

17. Некоторые члены Рабочей группы высказали мнение о необходимости проявлять осторожность при внесении каких-либо изменений в структуру и характер Брюссельской конвенции. Эти положения воплотили в себе богатый опыт и толкования, от которых не следует отказываться.

18. Некоторые члены высказали также мнение, что исключения, упомянутые выше, в статье 4 (2) *a* и *b*, являются, по крайней мере частично, оправданными. Содержащееся в статье 4 (2) *a* исключение относительно ошибки агентов или служащих перевозчика в «судовождении» является целесообразным ввиду особых проблем морских перевозок и чрезмерного ущерба, который может явиться результатом столкновения в море. Некоторые из этих представителей отметили, однако, что они не согласны с сохранением исключения в статье 4 (2) *a*, касающегося ответственности за ошибки в «управлении судном», поскольку это исключение было причиной нечеткости и споров в отношении обязанностей перевозчика, касающихся должной заботы о грузе. Однако отмечалось, что в любом случае необходимо сохранить исключение, касающееся навигационных ошибок¹³. В поддержку этого мнения

¹² Снятие ответственности с некоторых агентов или служащих вытекает из содержащегося в статье 4 (2) *b* предложения: «Срок действий или вины перевозчика» (см. Доклад Генерального секретаря, пункты 163—166, и рабочий документ [A/CN.9/WG.III (IV)/WP.6], пункт 8).

¹³ Одно из предложений [A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.9] касалось включения следующего текста: «В случае кораблекрушения, посадки на мель или столкновения перевозчик не несет ответственности, если несчастный случай является следствием ошибки или небрежности капитана [члена] команды или лоцмана при управлении судном».

отмечалось, что юридическая ответственность за действия агентов перевозчика основывается на ошибке в выборе агента. Однако морские перевозчики не могут свободно выбирать служащих, и в ходе рейса перевозчик не имеет контроля над навигационными действиями капитана, лоцмана и команды. Отмечалось также, что изложенные в Брюссельской конвенции юридические последствия навигационных ошибок являются четкими и ясными. С другой стороны, возложение на перевозчика ответственности за ошибки в случае столкновения, кораблекрушения, посадки на мель или затопления может привести к длительному или дорогостоящему судебному процессу. Таким образом, перевозчику все еще необходима защита в виде страхования груза, а для грузоотправителя подобная двойная защита увеличит общую стоимость перевозки грузов. Один представитель подчеркнул, что результатом опущения этих исключений может быть фактическое упразднение общего аварийного положения, то есть очень давно установленной практики. Кроме того, перевозчик будет давать менее охотно гарантии спасателям в отношении претензий на груз. Поэтому существует опасность того, что при некоторых обстоятельствах спасательные операции могут не предприниматься в тех случаях, в которых теперь они происходили бы. Другой представитель выразил сомнение в существовании какой-либо связи между предлагаемыми правилами ответственности и действием общего аварийного положения и спасательными операциями.

19. Некоторые члены подчеркивали также значение сохранения исключения в статье 2 *b*, которое освобождает перевозчика от ответственности за ошибки некоторых его агентов или служащих в случае потери груза или ущерба в результате пожара. Отмечалось, что причиной пожара на судне часто является груз, который может быть подвержен произвольному самовоспламенению; во многих случаях причину пожара установить невозможно.

20. Отмечалось также, что возложение на перевозчика ответственности за ошибки в отношении судовождения или пожара существенно увеличит расходы перевозчика, что приведет к увеличению фрахтовых ставок, которое полностью не уравновесится сокращением расходов грузоотправителя по страхованию груза. Некоторые представители выразили мысль, что страхование сконцентрированных рисков на практике может быть в конечном счете более дорогим, чем в случае, если риски распределяются между большим числом страховщиков груза¹⁴. С другой стороны, некоторые представители отметили, что

¹⁴ Один из представителей заявил, что после тщательного изучения вопроса в его стране предполагается, что фрахтовые ставки увеличатся на 1—2 процента, в то время как страховые премии в связи с грузами понизятся на 5—10 процентов; как общее правило, первые в два раза превышают последние, и потому конечный результат предлагаемых изменений выразится в увеличении стоимости для грузоотправителей на 0,5—1 процент фрахтовой ставки.

страхование сконцентрированных рисков поведет к снижению стоимости страхования.

21. Один из членов Рабочей группы, высказавшийся вообще за правило о презумпции ошибки, указал, что на основании проведенных в его стране исследований можно считать, что опущение исключений в связи с навигационными ошибками и пожаром поведет в значительной мере к перенесению рисков со страховщиков груза на страховщиков от ответственности, возможно в такой степени, что выплаты страховщиков от ответственности по искам в связи с грузами могут удвоиться. Значительность такого перераспределения между обеими группами страховщиков затрудняет оценку его экономических последствий, но опасность увеличения общей стоимости страхования нельзя полностью игнорировать, и этот вопрос может потребовать дальнейшего рассмотрения.

22. Большинство членов Рабочей группы высказали мнение, что морские перевозчики должны нести ответственность за потери или убытки в связи с грузом, являющиеся результатом ошибки перевозчика или его агентов и служащих. Исключения из принципа, устанавливаемые в Брюссельской конвенции 1924 года, отвечали условиям морских перевозок в прошлом, условиям, которые более не существуют ввиду улучшений конструкции судов, приемов судовождения и средств связи. По мнению этих членов Рабочей группы, Брюссельская конвенция 1924 года сохраняет нормы, которые были разработаны морскими перевозчиками в их собственных интересах и от которых грузоотправители не имели возможности отказываться. Обращалось также внимание на высокую стоимость страхования груза, являющуюся результатом ограниченной ответственности морских перевозчиков; отмечалось, что эта стоимость затрудняет доступ товаров на мировые рынки. Было выражено сомнение относительно предположения о том, что увеличение ответственности перевозчика за утерю или ущерб, нанесенный грузу, повысит общую стоимость перевозки. В этой связи напоминаясь о том, что аналогичные опасения выражались в связи с увеличением ответственности воздушных перевозчиков; однако эти опасения не подтвердились. В этой связи отмечалось, что методы распределения рисков путем страхования тщательно разработаны и что страховое дело является конкурентоспособным. Таким образом, морские перевозки и страхователи грузоотправителей и груза могли бы приспособиться к изменениям правил, регулирующих ответственность перевозчика.

С. «Каталог исключений»

23. Были также рассмотрены пункты с—р статьи 4 (2) — так называемый «каталог исключений». В этой связи отмечалось, что эти 14 пунктов представляют собой попытку определить обстоятельства, в которых перевозчик не будет считаться совершившим ошибки и которые, таким образом, не будут создавать последствий, не за-

висимых от общего принципа, согласно которому за ошибки несет ответственность лишь один перевозчик.

24. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что эта попытка является неудовлетворительной, поскольку оказалось невозможным полностью или точно описать обстоятельства, составляющие ошибку или отсутствие ошибки в многочисленных ситуациях, возникающих в связи с морскими перевозками; таким образом, эти исключения создавали неопределенность и приводили к судебным процессам.

25. Общую поддержку получило предложение об изъятии «каталога исключений», возможно, кроме пункта 1: «Спасение или попытки спасения жизней или имущества на море». Отмечалось, что принцип пункта 1 можно рассмотреть на следующей сессии Рабочей группы в связи с «отклонением», о котором говорится в статье 4 (4), которая также касается спасания или попытки спасания жизней или имущества на море.

Д. Унифицированное правило о бремени доказывания

26. В докладе Генерального секретаря, рассмотренном Рабочей группой на третьей сессии, анализируются правила Брюссельской конвенции о бремени доказывания и соответствующих нормах прецедентного права¹⁵. Отмечалось также, что Брюссельская конвенция касалась конкретно вопросов бремени доказывания лишь в нескольких ограниченных положениях и что суды принимали коллизирующие решения в отношении многих положений Конвенции. Внимание обращалось также на проблемы, возникающие в том случае, когда ошибка перевозчика имеет место наряду с некоторыми другими причинами, вызвавшими потери или убытки. Правила о бремени доказывания в таких случаях часто являются причиной споров и неопределенности; высказывалось мнение о необходимости разработки единой нормы, касающейся этой проблемы¹⁶. Как уже было отмечено (см. выше пункт 12), большинство представителей на третьей сессии стояли за «упрощение и унификацию норм, касающихся бремени доказывания»¹⁷.

27. На текущей сессии всеобщую поддержку получило предложение об осуществлении указанной выше цели. Отмечалось, что перевозчик, как правило, находится в лучшем по сравнению с грузоотправителем положении в том, что касается осведомленности об обстоятельствах, приведших к потерям и убыткам в связи с товара-

¹⁵ Доклад Генерального секретаря, пункты 167—177, 236—237 и 256—269.

¹⁶ Доклад Генерального секретаря, пункты 167—171 и 267 и рабочий документ Секретариата (A/CN.9/WG.III/ WP.6), пункты 12—18.

¹⁷ Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункт 70, цитируемый в настоящем тексте выше, в пункте 12. Общее заявление относительно оговорок и сомнений в отношении достигнутых на третьей сессии выводов также цитируется выше, в пункте 12.

ми, и представления соответствующих доказательств, и что поэтому он должен нести бремя доказывания того, что потери были результатом других обстоятельств, а не его собственной ошибки или небрежности. С другой стороны, отмечалось, что в определенных обстоятельствах перевозчику трудно установить причину утери груза и что это касается, в частности, случаев, когда потери являются результатом пожара (см. выше, пункт 19).

Е. Редакционная группа

28. Рабочая группа пришла к выводу, что вышеизложенные прения представляют собой достаточную основу для соглашения о создании редакционной группы для подготовки текста, в котором содержались бы правила об ответственности перевозчика и о бремени доказывания на объединенной и утвердительной основе. В соответствии с этим была создана Редакционная группа¹⁸, которая после рассмотрения указанного вопроса представила следующий доклад:

ЧАСТЬ I ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

1. В ходе прений в Рабочей группе поддерживалось мнение, что статьи 3 и 4 Брюссельской конвенции 1924 года, в которой рассматривается основной вопрос об ответственности перевозчика, следует пересмотреть, с тем чтобы включить в них утвердительное правило об ответственности, основанной на вине, и единое правило о бремени доказывания. Настоящим Редакционная группа предлагает юридические тексты для выполнения этих целей и достижения компромиссного текста.

2. Большинство членов Редакционной группы выразили мнение, что не следует ограничивать эти основные принципы и что поэтому все конкретные исключения, содержащиеся в статье 4 (2), должны быть изъяты. С другой стороны, некоторые члены придерживались мнения, что некоторая часть содержания или все содержание статей 4 (2) *a* и *b* следует сохранить. В целях достижения соглашения по компромиссному тексту, который был бы общеприемлемым, Редакционная группа разработала предлагаемый ниже текст, в котором устанавливаются утвердительные общие правила об ответственности, основанной на вине, и излагается единое правило бремени доказывания, с учетом оговорки в отношении утраты или ущерба в результате пожара [см. ниже, пункт 3 (2)].

3. Исходя из вышеуказанного, Редакционная группа рекомендует предоставить Рабочей группе следующий текст:

¹⁸ Редакционная группа была составлена из представителей Аргентины, Египта, Индии, Испании, Нигерии, Норвегии, Танзании, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала своим Председателем г-на Э. Хр. Селвига (Норвегия).

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

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

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

4. Редакционная группа рекомендует вышеуказанный текст в качестве компромисса между различными мнениями по вопросу ответственности перевозчика.

5. Текст, подготовленный Редакционной группой, должен заменить статьи 3 (1) и 3 (2) и статьи 4 (1) и 4 (2) Брюссельской конвенции от 1924 года.

6. Далее Редакционная группа рекомендует, чтобы вопрос о «спасении жизни и собственности на море или попытке спасти жизнь и собственность на море» [статья 4 (2) (1)] был рассмотрен на сессии в феврале 1973 года в связи с рассмотрением вопроса об «отклонении» согласно статье 4 (4), которая, в частности, также касается «спасения жизни и собственности на море или попытки спасти жизнь и собственность на море».

Г. Рассмотрение доклада Редакционной группы

29. При внесении на рассмотрение вышеприведенного доклада Редакционной группы было указано, что предложенное положение было разработано Редакционной группой в духе компромисса. Было отмечено, что некоторые члены предпочитали текст, в котором не содержалось бы никаких исключений из общего правила в пункте 1, в то время как другие члены предпочитали, чтобы в текст были включены конкретные исключения из ответственности перевозчика как в случае пожара, так и навигационной ошибки. Несмотря на эти различные мнения, члены Редакционной группы в целях достижения общего соглашения договорились рекомендовать компромиссный текст, приведенный в настоящем до-

кладе. В этот текст не включено исключение в отношении навигационной ошибки, но в пункте 2 излагается особое правило в отношении бремени доказывания в случае пожара.

30. Также отмечалось, что, хотя могут возникнуть вопросы в отношении некоторых положений этого предложения, текст, представленный Редакционной группой, является значительным упрощением и существенно разъясняет сложное и двусмысленное положение Брюссельской конвенции. Поэтому Редакционная группа придерживалась мнения, что нежелательно сохранить примеры освобождения от ответственности в «каталоге исключений» (сравни пункты 23 и 24). Кроме того, Рабочая группа считала, что общее правило, основывающееся на презумпции ошибки, делает излишним перечисление наиболее важных обязанностей перевозчика в статье 3(1) и (2) Конвенции, так как в соответствии с общим правилом перевозчик должен будет выполнять все свои обязанности с надлежащей тщательностью согласно договору перевозки.

31. Несколько членов Рабочей группы выразили свое неудовлетворение по поводу правила, содержащегося в пункте 2, в котором в случае пожара на грузоотправителя возлагается бремя доказывания вины перевозчика. Было отмечено, что перевозчик находится в лучшем положении, чем грузоотправитель, в отношении представления доказательств о причине пожара, возникшего в ходе перевозки, и принятия мер в этой связи и что грузоотправителю было бы настолько трудно обосновать свою позицию, что рекомендуемое положение фактически равносильно исключению, изложенному в статье 4 (2) *b* Брюссельской конвенции.

32. Один из представителей заявил, что, хотя в духе компромисса он мог бы согласиться на специальное положение, в котором говорится о бремени доказывания в случае пожара, бремя, возложенное на грузоотправителя, должно быть облегчено в отношении некоторых условий, которые известны лишь перевозчику. Следовательно, следует рассмотреть вопрос о замене пункта 2 следующим текстом:

«Однако, если утрата или ущерб вызваны пожаром, перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало неадекватными средствами для его предотвращения и что при возникновении пожара он, его агенты и служащие приняли все разумно необходимые меры для предотвращения пожара и сокращения его последствий, если только истец не докажет наличия вины или упущения со стороны перевозчика, его агентов и служащих».

Другой представитель заявил, что, хотя он и поддерживает этот компромиссный текст, в случае составления другого текста он предпочтет вышеупомянутое предложение.

33. Некоторые представители отметили, что утрата в результате пожара или взрыва ставит

особые проблемы, которые заслуживают специального рассмотрения; причиной пожара в ходе перевозки на море обычно является груз, который может самовоспламениться. Кроме того, перевозчику трудно установить точную причину пожара.

34. Некоторые представители заявили, что предложение об исключении в случае навигационной ошибки следует принять. Другие заявили, что они возражают против такого исключения, и согласились с особым положением пункта 2, в котором говорится о бремени доказывания в случае пожара как части общего компромисса по общему вопросу об особых исключениях в пользу перевозчика. Если исключение в отношении навигационной ошибки будет включено, то они не смогут поддержать компромиссное положение в отношении бремени доказывания в случае пожара.

35. Другой представитель выступил против положения пункта 3, в котором говорится о параллельных причинах утраты или ущерба. Заключительная оговорка представляет трудности ввиду того, что о бремени перевозчика говорится в негативных выражениях и что вообще она возлагает на перевозчика тяжелое бремя доказывания объема потери или ущерба, которые не вызваны по его вине.

36. Большинство членов Рабочей группы высказались в поддержку существа компромиссного текста об ответственности перевозчика, который был разработан Редакционной группой.

37. В этой связи было отмечено, что Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть конкретные аспекты компромиссного текста в свете дальнейших фактов, которые могут стать известными в отношении практических последствий предложенных правил, их последствий для общих аварийных и спасательных операций и взаимосвязи между этими положениями и будущими решениями Рабочей группы в отношении меры ограничения ответственности.

II. ОГОВОРКИ ОБ АРБИТРАЖЕ

А. Введение

38. В резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии, среди вопросов, подлежащих рассмотрению Рабочей группой, упоминается юрисдикция¹⁹. В докладе Генерального секретаря (A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНИСТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение) в соответствии с программой работы, определенной Рабочей группой, содержится раздел «Оговорки о консолидациях, ограничивающие подсудность исков каким-либо избранным судом»; Рабочая группа обсудила вопрос о выборе юриди-

¹⁹ ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 год), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А.

ческих оговорок о суде (пункты 75—126) и оговорки об арбитраже (пункты 127—148).

39. Рабочая группа на своей третьей сессии рассмотрела альтернативные подходы в отношении добавления к Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) положений *a)* о выборе места проведения юридического и арбитражного разбирательства и *b)* об обеспечении того, чтобы Гаагские правила всегда применялись в ходе подобных разбирательств. Рабочая группа утвердила предварительный проект оговорки о выборе суда²⁰, в соответствии с которым истцу, возбуждающему дело, предоставляется право некоторого выбора в отношении места возбуждения иска, даже если в коносамент включена оговорка, указывающая место, где иск может быть возбужден. С другой стороны, иск после его предъявления может рассматриваться в любом месте, оговоренном соглашением между сторонами.

40. Рабочая группа на своей третьей сессии обсудила также вопрос об оговорках об арбитраже (Доклад, пункты 50—57). Были рассмотрены предложения, изложенные в докладе Генерального секретаря, и предложения, внесенные членами Рабочей группы во время сессии. В рамках самой Рабочей группы была оказана общая поддержка предложению о включении в Гаагские правила положения относительно возможного места арбитража и в отношении обеспечения того, чтобы в ходе арбитражного разбирательства всегда применялись Гаагские правила. Однако ввиду ограниченности времени на третьей сессии не представилось возможным полностью изучить этот вопрос, и Рабочая группа постановила отложить его окончательное решение до настоящей сессии (Доклад, пункт 57).

В. Рассмотрение оговорок об арбитраже на четвертой сессии

41. В ходе текущей сессии Рабочая группа продолжила рассмотрение вопроса об арбитражных оговорках в коносаментах. В рабочем документе, подготовленном Секретариатом²¹, содержится анализ альтернативных положений, состоящих из предложений, выдвинутых членами Рабочей группы на ее третьей сессии²², и предложений, содержащихся в докладе Генерального секретаря (пункты 136, 141, 147).

42. Все шесть предложений, изложенных в рабочем документе (обозначенные в нем как проекты предложений А—F), имели некоторые общие черты, но сильно расходились в отношении ряда важных аспектов этого вопроса. Общими характеристиками всех этих предложений было то, что *a)* в соответствии с каждым из них не бу-

дет ограничиваться право сторон после возникновения спора договариваться о выборе любого места арбитража и *b)* будет предусмотрено применение положений Конвенции ко всем арбитражным разбирательствам. Во всех проектах предложений, за исключением одного, содержится принцип действительности арбитражных оговорок в коносаментах. С другой стороны, вышеуказанные проекты предложений расходятся по вопросу о способе определения места арбитража; существуют серьезные расхождения в отношении степени, в которой коносамент способен определять место арбитража, и последствий определения места каким-либо арбитражным органом.

43. Рабочая группа обсудила различные подходы, содержащиеся в проектах предложений А—F. В качестве первоначального шага она согласилась с тем, что если возникает спор в рамках договора перевозки, то стороны по своему усмотрению договариваются об арбитраже этого спора и об определении места арбитражного разбирательства; подобные соглашения о разрешении текущих споров не будут иметь элементов договора присоединения, которые обычно характеризуют договоры перевозки. Рабочая группа также в целом согласилась с тем, что любое положение об арбитраже, которым может быть дополнена Конвенция, должно обеспечивать необходимость применения Конвенции во всех арбитражных разбирательствах.

44. Большинство представителей высказались за добавление в Конвенции положения, позволяющего включать арбитражные оговорки в коносаменты. Многие представители заявили, что поддержка ими включения такого положения в Конвенцию зависит от того, в какой степени истцу будет обеспечено удобное для него место для арбитражного разбирательства. Эти представители в целом поддержали подход, принятый Рабочей группой на ее третьей сессии в отношении оговорки о выборе суда; такой подход предусмотрен в проекте предложения E, содержащемся в рабочем документе Секретариата (пункт 20). Этот подход даст истцу право выбора места арбитража из ряда мест, предусмотренных в Конвенции, включая государства, на территории которых находятся порт погрузки и порт разгрузки. Однако, по мнению других представителей, могут возникнуть трудности, в особенности для государств, не имеющих выхода к морю, в том случае, если допустимые места арбитража будут ограничиваться государствами, где находятся порты погрузки и разгрузки.

45. Некоторые представители поддержали подход, принятый в проектах предложений А и В. Положение Конвенции, предусматривающее этот подход, позволит указать в коносаменте либо конкретное место проведения арбитражного разбирательства, либо арбитражный орган, который, в свою очередь, будет устанавливать место арбитража. Один из этих представителей заявил, что в контексте международной торговли не сле-

²⁰ Рабочая группа. Доклад о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 39, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV.

²¹ A/CN.9/WG.III/WP.7. Рабочий документ приложен к настоящему докладу в качестве приложения 2.

²² Рабочая группа. Доклад о работе ее третьей сессии, пункты 54—56.

дует придавать чрезмерно большое значение элементу присоединения в договорах перевозки, поскольку в том, что касается линейных перевозок, проявляется тенденция к расширению консультаций между судовладельцами и грузовладельцами.

46. Некоторые другие представители говорили о своей первоначальной поддержке подхода, принятого в проекте предложения F. В соответствии с этим подходом арбитражное разбирательство будет допускаться лишь в тех случаях, когда после возникновения спора стороны соглашаются на арбитраж. В этом случае стороны могут выбрать любое место для арбитражного разбирательства. Эти представители указывали, что договор перевозки должен все же рассматриваться как договор присоединения; сторона, которая составляет договор, не должна иметь свободы навязывать грузоотправителю место арбитража, которое было бы в большинстве случаев неудобным для грузоотправителя или грузополучателя. По мнению этих представителей, этой серьезной проблемы можно было бы избежать в том случае, если возможность арбитража спора определялась бы на основе конкретного соглашения сторон при возникновении спора. В этой связи один из представителей указал, что при любом обсуждении, предусматривающем решение этой проблемы, должны приниматься во внимание интересы развивающихся стран, в частности интересы мелких отправителей штучных партий груза.

С. Редакционная группа

47. Все были согласны с тем, что, несмотря на расхождения во мнениях в отношении решения проблем, связанных с оговорками об арбитраже, существует достаточная основа для соглашения, оправдывающая передачу этого вопроса Редакционной группе. Редакционная группа, рассмотрев этот вопрос, представила приведенный ниже доклад.

ЧАСТЬ II ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОГОВОРКИ ОБ АРБИТРАЖЕ

1. Редакционная группа рассмотрела вопрос о добавлении к Брюссельской конвенции 1924 года положений об арбитражных оговорках. Члены Редакционной группы высказали по этому вопросу различные мнения. Однако в ходе прений удалось достигнуть общей договоренности, которая отражена в юридическом тексте, приведенном ниже, в пункте 2.

2. Редакционная группа рекомендует следующее положение относительно оговорок об арбитраже:

[ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ]

«1. При условии соблюдения правил настоящей статьи допускается любая оговорка или соглашение о передаче на арбитраж споров,

возникающих из сделок по договору перевозки.

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

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

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

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

3) Арбитр(ы) или арбитражный суд применяют правила настоящей Конвенции.

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

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

Замечания по пересмотру предложенного проекта

3. В связи с пунктом 2 рекомендованного проекта положений Редакционная группа обсудила вопрос о том, должно ли арбитражное разбирательство проводиться только в государствах, являющихся сторонами Конвенции. Согласно таким условиям, истец будет иметь возможность выбрать одно из мест, перечисленных в пункте 2, но только при условии, что это место находится в одном из государств, являющихся стороной Конвенции (договаривающиеся государства). Большинство членов Редакционной группы высказались за решение, предусматривающее проведение арбитражного разбирательства в договаривающемся государстве, но это условие должно вступить в силу лишь после того, как значительное число государств станет сторонами Конвенции. Формулировка, отражающая это мнение, была предложена одним из членов Редакционной группы. Она гласит:

«6) В настоящей статье «государство» означает «Договаривающееся государство» на дату, когда [] государств, в том числе [] государств, на каждое из которых приходится в общей сложности не менее [] тонн перевозимых

мых грузов, станут сторонами настоящей Конвенции».

Редакционная группа одобряет приведенный выше текст по существу, но рекомендует рассмотреть на более позднем этапе вопрос о его конкретной формулировке и месте его включения в текст.

4. Редакционная группа отмечает, что пункт 2 предлагаемого проекта положений предусматривает, что истец при осуществлении своего права выбирает любое место из числа тех, которые перечислены в подпунктах *a* и *b*.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

48. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы. Доклад Редакционной группы, включая предлагаемый проект положений, был в целом одобрен большинством членов Рабочей группы.

49. Некоторые представители заявили, что они согласны с компромиссом, достигнутым в Рабочей группе, хотя они отдают предпочтение подходу, принятому в проекте предложения F, выше. В этой связи указанные представители высказали некоторые замечания. Было указано, что среди возможностей выбора, предусмотренных в пункте 2 проекта предложения, имеется одна, в соответствии с которой истец может выбирать место, которое может быть указано в коносаменте (пункт 2 *b*). Осуществление этого права выбора предоставляет истцу-перевозчику груза возможность выбрать место, указанное им в коносаменте, что может вынудить ответчика-владельца груза защищаться в таком месте, которое является для него неудобным. Некоторые представители резервировали свою позицию в отношении пункта 2 *b* предлагаемого проекта положений. Было также отмечено, что использование терминов «истец» и «ответчик» не является удачным в контексте арбитража, поскольку они могут применяться без различия и к перевозчику и к грузовладельцу. Возможно, целесообразно заменить их терминами, которые в большей степени соответствовали бы роли сторон в споре. Некоторые представители также отмечали, что «надлежащая законная процедура» должна соблюдаться как в процедуре арбитража, так и в выборе арбитров; арбитры или арбитражный орган не должны назначаться до возникновения обстоятельства, которое привело к возбуждению иска. Эти представители указали, что некоторые из затронутых вопросов относятся к области публичного порядка.

50. Однако другие представители напомнили Рабочей группе, что текст проекта положений об арбитражных оговорках был результатом трудного компромисса, достигнутого несмотря на первоначальное расхождение во мнениях. Было отмечено, что истцом обычно является владелец груза и что в пункте 2 предлагаемого проекта положений истцу предоставляется право выбора ряда мест, где может проходить процедура

арбитража. К ним относятся места (например, государства порта погрузки и порта разгрузки), которые, как правило, удобны для владельцев груза и обеспечивают беспристрастность по отношению к обеим сторонам, поскольку они связаны с перевозкой грузов.

51. Было подчеркнуто, что указанное в коносаменте место является лишь одним из мест, которое истец может выбрать. Наличие всех возможностей выбора, предусмотренных в статье 2, обеспечивается пунктом 4 предлагаемого проекта положений, в соответствии с которым, в частности, любая попытка уменьшения возможностей выбора, предоставляемых истцу в пункте 2, не будет иметь юридической силы (см. выше, пункт 47)²³.

52. Эти представители заявили, что они по-прежнему придерживаются мнения, что положения об арбитраже, если таковые будут утверждены, должны основываться на придании полной силы арбитражным оговоркам и соглашениям, содержащимся в договорах перевозки, при условии, что в договоре обуславливается применение основных норм Конвенции во всех арбитражных разбирательствах и что арбитражное разбирательство проводится в государствах, являющихся сторонами Конвенции. По мнению этих представителей, положения, предусмотренные в настоящем предлагаемом проекте, могут вызвать серьезные трудности в осуществлении морских перевозок.

III. БУДУЩАЯ РАБОТА

53. Рабочая группа рассмотрела тематику будущей работы, изложенную в пункте 5 аннотаций к предварительной повестке дня (A/CN.9/WG.III/WP.8). В этих аннотациях отмечалось, что на третьей сессии²⁴ Рабочая группа приняла решение рассмотреть оставшиеся вопросы, перечисленные в резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на четвертой сессии, на сессии Группы в феврале 1973 года²⁵.

54. Вопросы эти, которые будут рассмотрены в докладе Генерального секретаря, следующие: 1) транзитные перевозки; 2) отклонения; 3) период ограничения; 4) определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции («перевозчик», «договор перевозки», «судно»); 5) изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы; 6) ограничение ответственности за перевозку единицы груза.

55. Рабочая группа пришла к соглашению о необходимости рассмотреть в первую очередь

²³ Один представитель высказал мысль, что смысл положений будет более ясным, если в пункте 2 слово «одном» будет заменено словом «любом».

²⁴ Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункт 73. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

²⁵ ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.), пункт 19. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, А.

вопросы, наиболее тесно связанные с основной проблемой ответственности перевозчика. Поэтому приоритет должен быть предоставлен вопросам ограничения ответственности за перевозку единицы груза, транзитных перевозок и отклонения.

56. Внимание было обращено на сделанную ЮНСИТРАЛ на пятой сессии²⁶ рекомендацию о том, чтобы Рабочая группа не забывала о возможности подготовки новой конвенции вместо простого пересмотра и расширения Брюссельской конвенции 1924 года. Поэтому Рабочая группа согласилась с необходимостью обсуждения на пятой сессии «Меморандума о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов», представленного одним из членов Рабочей группы.

57. Один из представителей указал, что при рассмотрении своей будущей работы Рабочая группа должна принять во внимание ряд других возможных вопросов для рассмотрения, включая чартер-партии и их влияние на вопросы ответственности, урегулированные в проекте, морской арбитражный кодекс, юрисдикцию *in rem* и процедуру наложения ареста, другие системы ограничения ответственности, подобные системам некоторых других морских конвенций, и их влияние на ограничения сборного груза и единицы

²⁶ ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее пятой сессии (1972 г.), пункт 51, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, А.

груза, и нормы, регулирующие договоры комбинированных перевозок. Другой представитель высказал оговорки относительно рассмотрения этих вопросов и полагал, что Рабочая группа в первую очередь должна изучить другие вопросы, относящиеся к морским перевозкам товаров и не перечисленные в резолюции ЮНСИТРАЛ. Один представитель высказал мысль, что Рабочая группа должна изучить вопросы, относящиеся к определению понятий «служащих» и «агентов». Наблюдатель от ЮНКТАД уведомил Рабочую группу, что вопрос чартер-партий будет обсужден Рабочей группой ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок на ее ближайшей сессии; он также уведомил Рабочую группу об интересе, который ЮНКТАД проявляет к вопросу комбинированных перевозок товаров. Представитель от Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) сообщил, что в повестку дня его организации включен вопрос о пересмотре Конвенции 1957 года об ограничении ответственности судовладельцев; наблюдатель от МИУЧП отметил, что его организация продолжает интересоваться вопросом комбинированной перевозки товаров.

58. Рабочая группа решила провести пятую сессию в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года. Ее члены согласились с тем, что рабочий период в две недели будет более эффективным, нежели трехнедельный период, намеченный первоначально для этой сессии.

2. Рабочий документ Секретариата: Приложение I к докладу Рабочей группы (A/CN.9/74) *

Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты		Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—3	II. ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ОБСУДИТЬ ПРИ ВВЕДЕНИИ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ БРЕМЕНИ ДОКАЗЫВАНИЯ	21—32
I. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБЩИХ ПРАВИЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ОШИБКИ	4—20	III. ПЕРЕЧЕНЬ ПРЕДЛАГАЕМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕКСТЕ СТАТЕЙ 3 И 4	33—35
А. Введение	4—5	Альтернативное предложение А	34
В. Средства по внедрению общих руководящих принципов, рассмотренных на третьей сессии Рабочей группы	6—20	Альтернативное предложение В	35
1. Навигация и управление	6—7	IV. НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ОСНОВАННЫЕ НА КОНВЕНЦИЯХ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДРУГИЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРА	36—37
2. Пожар	8	А. Введение	36
3. Мореходное состояние судна во время рейса	9—11	В. Основные положения, построенные на других международных конвенциях	37—39
4. Устранение неясностей, которые возникают в случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением, предусмотренным в статье 4	12—20	С. Бремя доказывания	40
а) Введение	12—15	D. Компиляция положений об ответственности перевозчика, основанных на других международных конвенциях	41—42
б) Первая альтернатива: добавление разъясняющего положения к статье 4	16	Альтернативное положение С	42
с) Вторая альтернатива: упразднение исключений	17—18	E. Сравнение правил, основанных на других транспортных конвенциях, с положениями, основанными на Гаагских правилах	43—47
d) Оговорка «с учетом» в пункте 2 статьи 3	19—20		

* 12 октября 1972 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей третьей сессии, происходившей в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года, Рабочая группа начала рассмотрение последнего и наиболее общего пункта своей повестки дня: подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком. Доклад Рабочей группы¹ по данному вопросу заканчивался следующим образом:

«70. В заключение большинство представителей придерживалось мнения, что дальнейшую работу следует проводить в следующем направлении:

a) сохранение принципа Гаагских правил о том, что ответственность перевозчика должна основываться на принципе вины;

b) упрощение и усиление вышеуказанного принципа, например, путем устранения или изменения изъятий, освобождавших перевозчика от ответственности за небрежность или вину его служащих или работников [см. статьи IV (2) a и b];

c) упрощение и унификация правил о бремени доказывания; с этой целью необходимо тщательно рассмотреть предложение, содержащееся в пункте 269 доклада Генерального секретаря.

71. Отмечалось, что многие представители имели оговорки или сомнения относительно некоторых вышеуказанных принципов и что другие представители считали, что необходима дальнейшая информация, до того как могут быть приняты окончательные решения. В связи с этим было решено, что вышеуказанные предложения должны быть подвергнуты дальнейшему рассмотрению».

2. Большинство представителей на третьей сессии Рабочей группы высказали мнение о том, что следует созвать специальную сессию для рассмотрения оставшихся тем, причем первоочередное внимание следует уделить основному вопросу ответственности перевозчика. Комиссия на своей пятой сессии (A/8717, пункт 51)^{*} одобрила созыв такой специальной сессии и отметила, что «Рабочая группа в своей работе должна уделить первоочередное внимание основному вопросу об ответственности перевозчика...».

3. Этот рабочий документ подготовлен в помощь Рабочей группе при рассмотрении ею этого

^{*} Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, А.

¹ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, состоявшейся в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года (далее называется Доклад Рабочей группы) (A/CN.9/63). Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

первоочередного вопроса². Основные соображения уже были полностью разработаны в документах, представленных ранее Рабочей группой: в докладе Генерального секретаря, озаглавленном «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты» A/CN.9/63/Add.1^{*} (далее называется Доклад Генерального секретаря) и в докладе Секретариата ЮНКТАД «Консолидация» TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (далее называется Доклад Секретариата ЮНКТАД). В этом рабочем документе содержатся описание и обсуждение изменений в Гаагских правилах, посредством которых будет осуществлена общая политика в отношении ответственности перевозчика за ущерб и единой формулы бремени доказывания³. В частях I, II и III изучаются альтернативные подходы к достижению указанных выше целей в основных рамках Гаагских правил. В части IV рассматриваются способы достижения этих целей путем использования положений, согласующихся с конвенциями в отношении международных воздушных, железнодорожных и дорожных перевозок.

I. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБЩИХ ПРАВИЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ОШИБКУ

А. Введение

4. Положения Гаагских правил, являющиеся основными нормами, при помощи которых риск потери груза и ущерба распределяется между грузовладельцем и перевозчиком, содержатся в статьях 3 и 4 Брюссельской конвенции 1924 года. В статье 3 излагаются обязанности перевозчика в отношении груза:

^{*} Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, Приложение.

² В ходе третьей сессии Рабочей группы некоторые члены выразили надежду, что Секретариат сможет подготовить рабочий документ для использования Рабочей группой при рассмотрении ею этого вопроса. Секретариат указал, что будут приняты все меры, чтобы удовлетворить эту просьбу. Секретариат выражает признательность г-ну Роберту Хеллавеллу, профессору права Колумбийского университета, за его помощь.

³ Несколько конкретных исключений из ответственности перевозчика в связи с ошибками не рассматриваются в данном документе, поскольку они были рассмотрены в более ранних докладах Рабочей группы: животные (статья 1 b); груз на палубе (статья 1 b); и положения, касающиеся периода ответственности перевозчика (статья 1 e). Два других широко применяемых положения морского права, которые могут быть истолкованы как освобождающие перевозчика от ответственности за последствия его ошибки, также опущены в данном документе. Одним из этих положений является ограничение положений об ответственности [статья 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года, содержащая положение об ограничении количества сборного груза или единиц груза]. Исследование по этому вопросу войдет в доклад Генерального секретаря, который будет представлен пятой сессии Рабочей группы. Другим таким положением является общее ограничение ответственности судовладельцев, включенное в Международную конвенцию об ограничении ответственности владельцев морских судов (1957 г.). Описание характера общего ограничения ответственности судовладельцев дается в Докладе Генерального секретаря, пункт 201.

«1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить должную заботу:

a) о приведении судна в мореходное состояние;

b) об укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна;

c) об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех частей судна, в которых перевозится товар, для приема, перевозки и сохранения груза.

2. С учетом положений статьи 4 перевозчик должным образом и осторожно погружает, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый товар». В пунктах 1 и 2 статьи 4 приводятся различные исключения из обязанностей перевозчика, предусмотренных положениями статьи 3⁴.

Статья 4

«1. Ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения, возникшие в результате немореходного состояния судна, если они не являются следствием недостаточной заботы перевозчика о приведении судна в мореходное состояние, о соответствующем укомплектовании экипажа, его снаряжении и снабжении, а также об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для приема, перевозки и сохранения товара в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери и повреждения возникли в результате немореходного состояния судна, бремя доказывания того факта, что забота была проявлена в должной степени, возлагается на перевозчика или на другое лицо, утверждающее, что на него распространяется освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не ответственны за потери и повреждения, возникающие в результате:

a) действия, упущения или невыполнения обязанностей капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном;

b) пожара, если он возник не в результате фактической ошибки или причастности перевозчика;

c) риска, опасностей и несчастных случаев на море или в других навигационных водах;

d) стихийных бедствий;

e) военных действий;

f) действий вражеских сторон;

g) ареста или задержания в результате произвольных действий властей, а также конфискации по решению суда;

h) карантинных ограничений;

i) действия или упущения со стороны грузоотправителя или владельца груза, его агента или представителя;

j) забастовок или локаутов, или прекращения или ограничения работы по любой причине частично или полностью;

k) мятежей и гражданских волнений;

l) спасения или попытки спасения людей или имущества на море;

m) потерь в объеме или весе, или каких-либо других утрат или повреждений, возникших в результате внутренних дефектов, качества или естественных свойств самого товара;

n) неудовлетворительности упаковки;

o) неудовлетворительности или несоответствия маркировки;

p) скрытых дефектов, не обнаруженных при надлежащем осмотре;

q) какой-либо другой причины, возникшей не в результате фактической ошибки или соучастия перевозчика и не в результате ошибки или упущения агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания того, что такие потери или повреждения возникли не в результате фактической ошибки или соучастия перевозчика, не в резуль-

5. В части IV доклада Генерального секретаря проводится анализ этих положений и их различных толкований. В ней довольно подробно описывается степень, в которой Гаагские правила отходят от принципа ошибки, одобренного большинством в Рабочей группе. Резюмируя, можно сказать, что статьи 3 и 4 в большей своей части признают перевозчика ответственным перед грузоотправителем за потерю груза или ущерб, вызванные ошибкой перевозчика и его служащих. Из этого правила делаются два основных исключения: ошибка при навигации или управлении судном [статья 4 (2) a] и пожар [статья 4 (2) b].

В. Средства по внедрению общих руководящих принципов, рассмотренных на третьей сессии Рабочей группы

1) Навигация и управление

6. Доклад Рабочей группы заканчивался выводом о том, что в дальнейшей работе следует придерживаться, в частности, следующих направлений: «упрощение и усиление принципа вины» путем, например, «устранения или изменения изъятий, освобождавших перевозчика от ответственности за небрежность или ошибку его служащих или рабочих [см. статью 4 (2) a]...». Это то положение, которое освобождает перевозчика от ответственности за небрежную навигацию или управление судном. Различные соображения, на которых основан вывод о том, что это положение следует изъять, изложены в докладе Генерального секретаря и не требуют повторения здесь⁵.

7. Если Рабочая группа решит, что перевозчики должны нести ответственность перед грузоотправителями за ущерб, нанесенный в результате небрежной навигации или управления, ей следует обсудить, может ли применение такого правила быть осуществлено лишь опущением статьи 4 (2) a, или же следует добавить утвердительное положение. Следует отметить, что если статья 4 (2) a будет опущена, то, возможно, суды смогут получать результат, предполагаемый Рабочей группой, без какого-либо такого утвердительного положения. Так, например, как говорится в докладе Генерального секретаря (пункты 244—245), когда истец доказывает, что груз был доставлен на судно в хорошем состоянии и сдан в месте назначения в поврежденном состоянии, грузоотправитель обычно несет бремя доказывания того, что данный случай подпадает под какое-либо конкретное исключение. При опущении статьи 4 (2) a перевозчик, виновный в связи с навигацией или управлением, не может подпадать под какое-либо положение об исключении и поэтому, возможно, будет признан ответственным. Однако, как отмечалось ранее, в

тате ошибки или упущения со стороны агентов или служащих перевозчика, возлагается на лицо, утверждающее, что на него распространяется данное исключение».

⁵ Например, см. пункты 240—243.

структуре Брюссельской конвенции обязательства перевозчика излагаются в статье 3 и исключения из этих обязательств — в статье 4. Разумеется в статье 3 (или в других статьях Брюссельской конвенции) не содержится никакого обязательства в отношении навигации и управления, и поэтому результат ответственности грузоперевозчика после простого опущения статьи 4 (2) *a* останется в известной мере предположительным. Структуре Конвенции будет соответствовать любое конкретное обязательство в отношении навигации и управления, занесенное в статью 3, и оно ликвидирует всякое сомнение относительно результата. Можно было бы предложить следующий новый вариант пункта 3 статьи 3:

«3. Перевозчик должным образом и с должной осторожностью осуществляет навигацию и управление судном».

2) Пожар

8. Другое положение статьи 4, которое несовместимо с общим принципом ответственности перевозчика за упущения, содержится в подпункте *b* пункта 2 — положение о пожаре. Как разъясняется более подробно в докладе Генерального секретаря (пункты 163—166), значение подпункта 2 *b* состоит в том, что небрежность служащих перевозчика, ведущая к пожару, не обязательно влечет за собой ответственность перевозчика; вина должна быть виной самого перевозчика. Что касается корпоративного судовладения, то в некоторых решениях было отражено, что лишь небрежность старшего служащего или должностного лица ведет к ответственности перевозчика⁶. Однако, независимо от того, единообразны ли решения по всем этим делам, ясно, что судовладелец не будет считаться ответственным за небрежность всех своих служащих. По всей видимости, нет какой-либо специфичности в потере или в ущербе от пожара, которая требует такого единого правила. Основные соображения, по-видимому, одни и те же для потери от пожара и для других видов потерь. Иными словами, все соображения страхования, экономии, справедливости и разногласий, изложенные в докладе Генерального секретаря (пункты 246 и 178—214) влияют на ответственность за потерю от пожара примерно так же, как и на ответственность за другие типы потерь. Однако следует отметить, что для перевозчика часто трудно или невозможно установить причину пожаров на судне. На третьей сессии Рабочей группы было подчеркнуто, что в таких случаях, при изъятии без исключения о пожаре (и с бременем доказывания, лежащем на перевозчике) на перевозчика в известном смысле возлагается своего рода строгая ответственность⁷. Однако грузовладелец, как правило, находится даже в худшем положении в смысле установления причины по-

жара на судне, и поэтому правило в противоположном смысле, по-видимому, лишит грузовладельца средств защиты, независимо от вины перевозчика. Во всяком случае, если есть необходимость в общем правиле, предусматривающем, что перевозчики ответственны за потерю груза или ущерб, нанесенный грузу по вине перевозчика или его служащих, то в таком случае следует опустить положение о пожаре.

3. Мореходное состояние судна во время рейса

9. В пункте 1 статьи 3 излагается обязанность перевозчика обеспечить мореходное состояние судна, однако эта обязанность ограничена следующей формулировкой — «перед рейсом и в начале его».

10. Таким образом, перевозчик не нарушает своих обязанностей, предусмотренных в пункте 1, допуская потерю своим судном мореходного состояния после начала рейса⁸, даже если перевозчик допустил небрежность. Такая небрежность, согласно существующему законодательству, по всей вероятности будет рассматриваться как небрежность в управлении судном, и поэтому перевозчик не будет нести ответственность за потерю или повреждение груза.

11. Согласно изменениям в статьях 3 и 4, предложенным по настоящее время, перевозчик, разумеется, будет нести ответственность за ущерб, нанесенный грузу в результате небрежного управления судном, а также небрежного обращения с грузом. Поэтому, если эти изменения будут приняты, ограничение обязанности перевозчика обеспечить мореходное состояние судна на период «перед рейсом и в начале его», видимо, не будет иметь большого значения. Любое упущение перевозчика, ведущее к потере судном мореходного состояния во время рейса, по всей вероятности, будет истолковано как ошибка в управлении или в обращении с грузом, причем и в том и в другом случае перевозчик несет ответственность. Однако всегда есть возможность чего-то среднего — какого-либо акта небрежности, ведущего к потере судном мореходного состояния, которое какой-либо суд может не признать ни как акт управления или навигации, ни как акт обращения с грузом. Позволить перевозчику избежать ответственности за такой акт противоречит общему принципу ответственности перевозчика за упущение. Следует рассмотреть желательность изменения пункта 1 статьи 3, которое гарантировало бы от такой возможности. Можно было бы изменить начало пункта 1 статьи 3 следующим образом:

«Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его, и на протяжении рейса проявлять должную заботу:».

⁶ Tetley, *Marine Cargo Claims* 112 (1965); Earle v. Stoddart, 287 U. S. 420, 425 (1932); Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* 698 (1957).

⁷ Доклад Рабочей группы, пункт 65.

⁸ Общее правило состоит в том, что рейс начинается в отношении каждой единицы груза, когда судно снимается с якоря в порту, в котором эта единица груза была погружена.

4) Устранение неясностей, которые возникают в случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением, предусмотренным в статье 4

а) Введение

12. Из Гаагских правил не ясен результат в случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением, предусмотренным в пункте 2 статьи 4. Это требует некоторого разъяснения. Во-первых, рассмотрим исключения, предусмотренные в подпунктах *e—o*, которые касаются решающей силы третьих сторон, вины грузоотправителя или качества товаров или попытки спасти жизнь или имущество на море. Обычно, если одно из этих положений или одно из этих исключений ведут к убыткам, то результат ясен. Так, если потеря или повреждение груза вызваны задержкой из-за карантинных ограничений, то обычно за перевозчиком не признается никакой вины, а исключение в отношении перевозчика, содержащееся в подпункте *h*, совпадает с принципом ответственности перевозчика только в результате его вины. Но предположим, что небрежность перевозчика тем или иным образом вызвала необходимость в карантине. Или предположим, что небрежность перевозчика, выразившаяся в неправильном хранении груза, способствовала нанесению ущерба или увеличила его. Гаагские правила не регулируют четко это положение. Что преобладает над чем: обязательства перевозчика в соответствии со статьей 3 или исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4?

13. Общее мнение в таких ситуациях сводится к тому, что исключение не освобождает перевозчика от ответственности⁹. В случаях, когда ошибка перевозчика требует применения исключения, перевозчик обычно считается ответственным за все убытки. В случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением — например, сыр испорчен в результате задержки в связи с карантинном в гавани при жаркой погоде наряду с неправильным хранением — перевозчик, как правило, будет считаться ответственным за ту часть ущерба, который был нанесен по его вине, или за весь ущерб, если невозможно определить эту часть. Однако, хотя вышеизложенное и является общим толкованием исключений *e—o*, оно не носит всеобщего характера. В одних странах придерживаются противоположной точки зрения, а в других результат этих исключений не ясен.

14. В отношении других исключений складывается весьма сходное положение. Так, исключение в отношении опасностей на море, предусмотренное в подпункте *c*, и исключение в отношении стихийных бедствий в подпункте *d*, истолковывались некоторыми судами как предполагающее требование невинности. Эти суды утверждали, что если перевозчик не приложил

должного старания для защиты от той или иной опасности, будь то открытое море или молнии, исключение не применяется и перевозчик несет ответственность¹⁰. Но в других судах результат был иным или неясным¹¹.

15. На третьей сессии Рабочей группы большинство представителей придерживались мнения, что ответственность перевозчика должна основываться на его вине и что следует разъяснить или устранить неясности в этом вопросе¹². Настоящие изъятия, предусмотренные в пункте 2 статьи 4, объединенные с виной перевозчика, создают неопределенность и возможность ошибки перевозчика, не предусматривая ответственности за нес. Ниже излагаются альтернативные подходы к этой проблеме. Первая альтернатива состоит в добавлении положения, касающегося тех типов ситуаций, при которых ошибка перевозчика может объединяться с одним из исключений, предусмотренных в пункте 2 статьи 4, и предусматривает соответствующее правило об ответственности в таких случаях. Помимо добавления такого положения в случае первой альтернативы исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4, остаются в нынешнем виде. Согласно второй альтернативе, все конкретные исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4, упраздняются.

б) Первая альтернатива: добавление разъясняющего положения к статье 4

16. К статье 4 непосредственно после подпункта 2 *g* можно добавить следующее новое положение¹³:

«при условии, однако, что обстоятельства, подпадающие под применение одного или более из упомянутых выше исключений, не освобождают перевозчика от ответственности за любую потерю или ущерб, возникающие или вытекающие из них, если ошибка перевозчика или его недостаточная забота:

- i) были причиной или потребовали применения исключения или исключений: или
- ii) совпали с применением исключения или исключений; однако перевозчик признается ответственным лишь за ту часть потери или ущерба, которая была вызвана его ошиб-

¹⁰ См. Доклад Генерального секретаря, пункт 159.

¹¹ Остается отметить еще два положения: исключение о скрытых дефектах (подпункт 2 *p* статьи 4) прямо требует наличия скрытых дефектов, «не обнаруженных при надлежащем осмотре». А пункт 1 статьи 4 освобождает перевозчика от ответственности за потерю или ущерб, являющиеся результатом отсутствия мореходного состояния, «если они не являются следствием недостаточной заботы...». Благодаря своим четким формулировкам эти два положения являются самыми ясными по вопросу совпадающей ошибки перевозчика.

¹² Доклад Рабочей группы, пункт 70, цитируется выше, в пункте 1.

¹³ Текст положений согласно этой альтернативе и изменения, предложенные выше, в разделах 1—3 этой части рабочего документа, приведены ниже, в пункте 34 (альтернативное предложение А).

⁹ См. Доклад Генерального секретаря, пункты 167—171, 267.

кой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания в отношении размера убытка или ущерба, не вызванного его ошибкой».

с) Вторая альтернатива: упразднение исключений

17. Согласно второй альтернативе в отношении устранения неясностей и трудностей, описанных выше (см. пункты 12—14), все конкретные исключения упраздняются и остается лишь одно общее или всеобъемлющее исключение, подобное настоящему подпункту *g* пункта 2 статьи 4¹⁴. Общее исключение недвусмысленно освобождает перевозчика от ответственности за всякую потерю или всякий ущерб, возникающие или вытекающие из любых возможных причин — за исключением вины перевозчика; этого положения, по-видимому, будет достаточно для применения принципа ответственности перевозчика за упущение. Конкретные исключения являются излишними¹⁵. Подпункт *g* пункта 2 статьи 4 устраняет всякую опасность того, что перевозчик будет признан ответственным за любую потерю или ущерб, если нет его вины. По-видимому, упразднение конкретных исключений более желательно, чем первая альтернатива, поскольку этот путь проще и вернее для применения общей системы ответственности перевозчика за упущение. Сохранение ненужных конкретных положений может вызвать неясность. (Обсуждение вопроса бремени доказывания в части II (пункты 21—31) настоящего рабочего документа еще лучше иллюстрирует чрезмерную многословность конкретных исключений и указывает на возможность создания неясностей).

18. Чтобы разъяснить правило, регулирующее случаи совпадающей небрежности, согласно этой альтернативе в пункте 2 статьи 4 можно предусмотреть следующее положение:

«2. В случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с другой причиной, ведущей к потере или ущербу, перевозчик несет ответственность только за ту часть потери или ущерба, которая связана с его ошибкой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания в отношении размера потери или ущерба, не связанного с его ошибкой».

d) Оговорка «с учетом» в пункте 2 статьи 3

19. Какая бы из вышеупомянутых альтернатив ни была выбрана, следует также рассмотреть

¹⁴ Текст положений, вытекающих из этой альтернативы, приводится ниже, в пункте 35 (альтернативное предложение В).

¹⁵ Следует отметить, что исключение, содержащееся в подпункте 1 пункта 2 статьи 4, «спасение или попытка спасения людей или имущества на море», по-видимому, является ненужным ввиду того, что это действие само по себе не составит, очевидно, ошибки, а перевозчик несет ответственность лишь за последствия ошибки (подпункт *q* пункта 2 статьи 4). Любое сомнение по этому вопросу может быть устранено в связи с рассмотрением положения об отклонениях, в котором имеется конкретное упоминание о спасении людей или имущества на море.

реть вопрос внесения изменений в пункт 2 статьи 3. Этот пункт, в котором излагаются обязанности перевозчика в отношении обращения с грузом, начинается словами: «с учетом положений статьи 4...». По-видимому, желательно опустить приведенные слова.

20. Этот момент может показаться не особенно важным, но он может создать серьезную трудность, если ему будет придан независимый смысл. Одним из толкований слов «с учетом» будет то, что они ничего не добавляют в юридическом смысле в силу того, что они просто означают, что должна вступить в силу статья 4. Однако это будет ясно и без данных слов. Так, довод о том, что этим словам следует придать независимый смысл, может привести к тому, что какой-либо суд придет к выводу, что если перевозчик подпадает под одно из исключений, предусмотренных в пункте 2 статьи 4, то он не несет никаких обязательств по надлежащему обращению с грузом. Это, разумеется, будет противоречить принципу ответственности за вину. Если будет принята одна из двух вышеизложенных альтернатив, то вряд ли многие суды будут так истолковывать формулировку «с учетом...». Однако, поскольку эта фраза бесполезна и может вести к неясностям, следует рассмотреть вопрос о ее изъятии.

II. ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ОБСУДИТЬ ПРИ ВВЕДЕНИИ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ БРЕМЕНИ ДОКАЗЫВАНИЯ

21. Как разъясняется более подробно в Докладе Генерального секретаря (пункты 167—177), Брюссельская конвенция 1924 года не содержит единой системы бремени доказывания. В некоторых положениях содержатся свои четко выраженные нормы бремени доказывания¹⁶, но в большей части Конвенции по этому вопросу ничего не говорится. Поэтому суды выработали несколько различных норм бремени доказывания. Применяемая норма может различаться в зависимости от использования того или иного конкретного исключения или компетенции, в рамках которой дело разбирается. При многих обстоятельствах совершенно неясно, какова норма бремени доказывания. Кроме того, по-видимому, вряд ли какое-либо последовательное и рациональное руководящее правило может объяснить различия в нормах бремени доказывания, применяемых в настоящее время согласно статьям 3 или 4.

22. На третьей сессии Рабочей группы наметилась существенная поддержка идеи упрощения и унификации норм бремени доказывания и тщательного рассмотрения предложения в отношении бремени доказывания, содержащегося в пункте 269 доклада Генерального секретаря¹⁷.

¹⁶ См. выше, сноску 12.

¹⁷ См. Доклад Рабочей группы, пункт 70 *c*, который цитируется выше, в пункте 1. В приложении, в том виде, в каком оно изложено в Докладе Генерального секретаря, предусмотрены три незначительных изменения: слово «грузоотправитель» заменено словом «истец»; пункт «2) контракт» опущен как ненужный; слова «чтобы избежать ответственности» добавлены для ясности.

Согласно этому предложению к статье 4 (2) добавляется следующее положение:

«Истец несет бремя доказывания следующих моментов:

- a) истец является владельцем товара или каким-либо другим образом имеет право предъявить иск;
- b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;
- c) физический размер потери или ущерба;
- d) денежная стоимость потери или ущерба.

Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам: чтобы избежать ответственности, перевозчик должен показать, что ни действительная ошибка, ни причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность его агентов или служащих не способствовали и не содействовали потере или ущербу».

Это предложение основывается на соображениях, описанных в докладе Генерального секретаря¹⁸, включая желательность возложения бремени доказывания на сторону, которая наиболее вероятно будет располагать большим знанием фактов — как правило, на перевозчика. Другой важный момент состоит в необходимости разъяснить и упростить имеющиеся нормы бремени доказывания, которые в настоящее время являются сложными, неопределенными и поэтому мало полезными.

23. В настоящем разделе анализируются изменения формулировок в статье 4, если будет принято предложение в отношении бремени доказывания, содержащееся в пункте 269 Доклада Генерального секретаря.

24. *Исключения e—o.* Необходимо, во-первых, обсудить исключения, предусмотренные в подпунктах e—o статьи 4, в связи с упомянутым выше предложением о едином бремени доказывания. Сюда входят решающая сила третьих сторон, ошибка грузоотправителя или некачественность товара или попытка спасти жизнь или имущество на море. Невозможно найти единое толкование бремени доказывания в отношении этих исключений в компетенции различных судов — более того, существование неясностей и различий в нормах бремени доказывания согласно существующим Гаагским правилам является важным основанием для изменения и упрощения. Однако общее правило состоит в том, что сам перевозчик несет бремя доказывания в рамках исключения, и, если ему это удастся, бремя переходит обратно на грузовладельца, который должен доказать, что ошибка перевозчика вызвала подпадающий под действие исключения акт или совпала с таким актом в причинении потери или ущерба¹⁹.

25. Совершенно ясно, что эта формулировка бремени доказывания несовместима с предложенным единым положением о бремени доказывания. Если будет принято предложенное положение, то открываются два пути: эти альтернативы аналогичны двум альтернативам, содержащимся в разделе 4 части I настоящего рабочего документа (пункты 16—18, выше).

26. Согласно первой альтернативе, к единому положению о бремени доказывания добавляется разъяснение о том, что оно применяется во всех случаях, независимо от того, применяются также исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4. Можно было бы добавить следующие слова, выделенные курсивом: «Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам, независимо от того, применимы ли одно или несколько положений статьи 4 (2):»²⁰.

27. Согласно второй альтернативе, можно опустить конкретные исключения, содержащиеся в подпунктах e—o пункта 2 статьи 4. Эта альтернатива может оказаться предпочтительной. В новом едином положении о бремени доказывания исключения не должны более играть никакой роли в бремени доказывания. А если будет принято правило об общей ответственности за ошибку, исключения больше не будут оказывать какого-либо существенного влияния на ответственность: все они войдут в общее широкое положение, основанное на нынешнем подпункте q пункта 2 статьи 4. Поэтому исключения, содержащиеся в пунктах e—o, останутся бездейственными.

28. Положения, не выполняющие функций, ведут к неправильному толкованию и неясностям. Суд перед лицом большого числа конкретных исключений не проявит желания сделать вывод о том, что они не имеют никакого значения или функции. Следует напомнить, что эти исключения представляют трудности в осуществлении общего правила ответственности перевозчика за ошибку (см. выше, пункты 12—14). Эти исключения также представляют трудности в отношении бремени доказывания. По-видимому, некоторые суды могут попытаться придать значение излишним положениям об исключениях — попытка, которая, вероятно, даст результаты; не входящие в намерения авторов. Поэтому, если будет принято предлагаемое положение о бремени доказывания и будет соблюдаться ответственность за ошибку, следует серьезно обсудить вопрос об опущении исключений, содержащихся в подпунктах e—o.

29. *Исключения c, d и p.* Исключение c об опасностях на море и исключение d о стихийных бедствиях отличаются от исключений e—o в смысле бремени доказывания, возможно, в одном отношении. Их иногда толковали как требующие от перевозчика доказывания отсутствия

¹⁸ См. пункты 256—265.

¹⁹ Доклад Генерального секретаря, пункт 167—171.

²⁰ Данный текст в более полном изложении приводится ниже, в пункте 34.

с его стороны небрежности до того, как будет решено о возможности применения исключения²¹. Поэтому бремя доказывания остается на перевозчике, поскольку грузовладелец наделяется первоначальным бременем доказывания потери. В той мере, в какой суды следуют этой формуле, между этими положениями и предлагаемым положением о бремени доказывания не будет несоответствия. Не будет никакого несоответствия и с общим правилом ответственности за ошибку. Это может подсказать и тот вывод, что эти исключения безобидны и их не следует трогать. Однако, нет никакой уверенности в том, что все суды (или хотя бы большинство судов) будут придерживаться этой формулы²².

Поэтому эти положения в действительности представляют ту же проблему и те же альтернативы, что и исключения, предусмотренные в подпунктах *e—o*. Выбор состоит между предлагавшимся ранее добавлением к формулировке бремени доказывания²³ и опущением подпунктов *c* и *d*. Опущение положений представляется более желательной альтернативой: исключения, предусмотренные в подпунктах *c* и *d* как нефункционирующий излишек, будут таить в себе те же возможности неясностей, что и исключения в подпунктах *e—o*.

30. Исключение о скрытых дефектах гласит: «*p*) скрытых дефектов, не обнаруженных при надлежащем осмотре». Эта формулировка, по-видимому, требует, чтобы перевозчик проявил должную внимательность и поэтому нес бремя доказывания, для того чтобы исключение было применимо. Однако в расчете на такой анализ текста, по-видимому, меньше определенности, чем в предлагаемых четких положениях о бремени доказывания. Поэтому выбор опять оказывается между предлагавшимся ранее добавлением к формулировке бремени доказывания и опущением подпункта *p*.

31. *Немореходное состояние судна: статья 4 (1)*. Пункт 1 статьи 4 предусматривает, что перевозчик не несет ответственности за потерю или ущерб в результате немореходных качеств судна, если только они не были следствием недостаточной заботы. В нем содержится следующее собственное четко выраженное положение о бремени доказывания:

«*Всякий раз, когда потери и повреждения возникли в результате немореходного состояния судна, бремя доказывания того факта, что забота была проявлена в должной степени, возлагается на перевозчика или на другое лицо, утверждающее, что на него распространяется освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьёй*».

²¹ Доклад Генерального секретаря, пункт 173.

²² См. Corte di Cassazione 4 aprile 1957, in *Dir. Mar.*, 1958, стр. 67 (на грузоотправителе лежит бремя доказывания небрежности перевозчика согласно исключению об опасностях на море).

²³ Там же, «независимо от того, применяется ли одно или более положений, содержащихся в пункте 2 статьи 4:».

Это положение о бремени доказывания, по-видимому, не расходится с предлагаемым единым правилом бремени доказывания. Точно так же основное положение, по-видимому, не расходится с общим правилом ответственности перевозчика за ошибку. Однако равным образом ясно, что пункт 1 статьи 4 был бы лишним, если бы было принято единое правило бремени доказывания и общее правило ответственности за ошибку. Поэтому пункт 1 статьи 4 в своей самой чистой форме ставит вопрос: не следует ли опустить положение без очевидной функции? Ее вредный потенциал, по-видимому, невелик; но и ее полезный потенциал представляется ничтожным. Учитывая эти обстоятельства, следует опустить пункт 1 статьи 4.

32. *Всеобъемлющее исключение: статья 4 (2) q*. Подпункт *q* пункта 2 статьи 4 (общее или всеобъемлющее исключение) также содержит свое положение о бремени доказывания. Подобно пункту 1 статьи 4, подпункт *q* пункта 2 статьи 4 совместим с предлагаемым единым правилом, но он окажется излишним, если это единое правило будет принято. Поэтому предпочтительно опустить в подпункте *q* пункта 2 статьи 4 положение о бремени доказывания.

III. ПЕРЕЧЕНЬ ПРЕДЛАГАЕМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕКСТЕ СТАТЕЙ 3 И 4

33. В этой части излагаются положения статей 3 и 4 Гаагских правил, которые обсуждались в настоящем рабочем документе, и все предложенные изменения. Альтернативное предложение А показывает предлагаемые изменения, исходя из предположения, что в Конвенции остаются конкретные исключения (подпункты *c—p* пункта 2 статьи 4). Альтернативное предложение В показывает предлагаемые изменения на основе предположения, что эти исключения будут опущены. В обеих альтернативах предлагаемые опущения в нынешнем тексте Брюссельской конвенции заключены в скобки. Предлагаемые добавления выделены курсивом.

34. Альтернативное предложение А

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом, [и] в начале его и на его протяжении проявить должную заботу²⁴:

- a) о приведении судна в мореходное состояние;
- b) об укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна;
- c) об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для получения, перевозки и сохранения товара.

²⁴ Эти предлагаемые изменения обсуждаются выше, в пунктах 9—11.

2. [С учетом положений статьи 4]²⁵. Перевозчик должным образом и осторожно погружает, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый товар.

3. Перевозчик обеспечивает должную и тщательную навигацию и управление судном²⁶.

Статья 4

[1. Ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения, возникшие в результате немореходных качеств судна, если только они не являются следствием недостаточной заботы перевозчика о приведении судна в мореходное состояние, о соответствующем укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна, а также об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для получения, перевозки и сохранения товара в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери и повреждения возникают в результате немореходного состояния судна, бремя доказывания того факта, что забота была проявлена в должной степени, возлагается на перевозчика или другое лицо, утверждающее, что на него распространяется освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьей]²⁷.

[2] 1. Ни перевозчик, ни судно не ответственны за потери и повреждения, возникающие в результате:

- [a) действия, упущения или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном]²⁸;
- [b) пожара, если он возник не в результате фактической ошибки или причастности перевозчика]²⁹;
- [c) a) риска, опасностей и несчастных случаев на море или в других навигационных водах;
- [d) b) стихийных бедствий;
- [e) c) военных действий;
- [f) d) действий вражеских сторон;
- [g) e) ареста или задержания в результате произвольных действий властей, а также конфискации по решению суда;
- [h) f) карантинных ограничений;

[i) g) действия или упущения со стороны грузоотправителя или владельца груза, его агента или представителя;

[j) h) забастовок или локаутов или прекращения или ограничения работы по любой причине, частично или полностью;

[k) i) мятежей и гражданских волнений;

l) j) спасения или попытки спасения людей или имущества на море;

[m) k) потерь в объеме или весе или каких-либо других утрат или повреждений, возникших в результате внутренних дефектов, качества или естественных свойств самого груза;

[n) l) неудовлетворительности упаковки;

[o) m) неудовлетворительности или несоответствия маркировки;

[p) n) скрытых дефектов, не обнаруженных при надлежащем осмотре;

[q) o) какой-либо другой причины, возникшей не в результате фактической ошибки и причастности перевозчика и не в результате ошибки или упущения агентов или служащих перевозчика [однако бремя доказывания того, что возникновению таких потерь или повреждений не способствовали фактические ошибки или причастность перевозчика и ошибки или упущения со стороны агентов или служащих перевозчика, возлагается на лицо, утверждающее, что на него распространяется данное исключение]³⁰;

предусматривается, однако, что обстоятельства, требующие применения одного или более из вышеупомянутых исключений, не освобождают перевозчика от ответственности за любую потерю или любой ущерб, возникающие или вытекающие из них, если ошибка перевозчика или недостаточная забота:

i) вызвали необходимость или потребовали применения исключения или исключений; или

ii) совпали с применением исключения или исключений; однако перевозчик несет ответственность лишь за ту часть потери или ущерба, которая связана с его ошибкой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания размера потери или ущерба, не связанного с его ошибкой³¹.

2. Грузовладелец несет бремя доказывания следующих моментов:

a) истец является владельцем товара или каким-либо иным путем имеет право предъявить иск;

²⁵ Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пунктах 19—20.

²⁶ Это предлагаемое добавление обсуждается выше, в пункте 9.

²⁷ Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пункте 31.

²⁸ Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пунктах 6—7.

²⁹ Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пункте 8.

³⁰ Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пункте 32.

³¹ Это предлагаемое добавление обсуждается выше, в пунктах 12—16.

- b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;
- c) физический размер потери или ущерба;
- d) денежная стоимость потери или ущерба.

Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам, независимо от того, применимы ли одно или несколько положений статьи 4 (2): чтобы избежать ответственности перевозчик должен показать, что ни действительная ошибка или причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность его агентов или служащих не вызвали, не способствовали и не содействовали потере или ущербу³².

35. Альтернативное предложение В

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом [и] в начале его и на его протяжении проявить должную заботу³³:

- a) о приведении судна в мореходное состояние;
- b) об укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна;
- c) об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для получения, перевозки и сохранения товара.

2. [С учетом положений статьи 4]³⁴. Перевозчик должным образом и осторожно погружает, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый товар.

3. Перевозчик обязан обеспечить должную и тщательную навигацию и управление судном³⁵.

Статья 4³⁶

[2] 1. Ни перевозчик, ни судно не ответственны за потери и повреждения [возникающие в результате:]

- [q) какой-либо другой] в результате любой причины, возникшей не в результате фактической ошибки и причастности перевозчика и не в результате ошибки или упущения агентов или служащих перевозчика [однако бремя доказательства того, что такие потери или повреждения возникли не в результате фактической ошибки и при-

³² Эти предлагаемые добавления обсуждаются выше, в пунктах 21—23 и 26.

³³ Эти предлагаемые добавления обсуждаются выше, в пунктах 9—11.

³⁴ Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пунктах 19—20.

³⁵ Это предлагаемое добавление обсуждается выше, в пункте 7.

³⁶ Пункт 1 статьи 4 и подпункты a—p пункта 2 статьи 4 опускаются. Эти предлагаемые опущения обсуждаются выше, в пунктах 17, 24, 27—31. Полный текст статей 3 и 4 приведен выше, в пункте 4 и в сноске.

частности перевозчика, не в результате ошибки или упущения со стороны агентов или служащих перевозчика, возлагается на лицо, утверждающее, что на него распространяется данное исключение]³⁷.

2. В случае, когда ошибка перевозчика совпадает с другой причиной возникновения потери или ущерба, перевозчик несет ответственность за ту часть потери или ущерба, которая связана с его ошибкой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания размера потери или ущерба, не связанного с его ошибкой.

3. Истец несет бремя доказывания следующих моментов:

- a) истец является владельцем товаров или каким-либо другим образом имеет право предъявить иск;
- b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;
- c) физический размер потери или ущерба;
- d) денежная стоимость потери или ущерба.

Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам: чтобы избежать ответственности, перевозчик должен показать, что ни действительная ошибка, ни причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность агентов или служащих перевозчика не вызвали, не способствовали и не содействовали потере или ущербу³⁸.

IV. НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ОСНОВАННЫЕ НА КОНВЕНЦИЯХ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДРУГИЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРА

A. Введение

36. В Докладе Генерального секретаря излагаются основания для ответственности и системы бремени доказывания основных конвенций, касающихся международных перевозок грузов железнодорожным, дорожным и воздушным транспортом³⁹, а именно Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных авиaperезовок (Варшавская конвенция)⁴⁰, Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза (СИМ)⁴¹ и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)⁴². Содержание положений об ответственности в трех конвенциях весьма аналогично. Из одного раздела следует, и это, очевидно, является правилом строгой ответственности, что перевозчик несет ответственность за любую потерю или любой ущерб, причиненный товару во время перевозки. Однако в другом разделе от-

³⁷ Эти предлагаемые изменения обсуждаются выше, в пункте 32.

³⁸ Эти предлагаемые изменения обсуждаются выше, в пунктах 21—23.

³⁹ Доклад Генерального секретаря, пункты 215—230.

⁴⁰ Там же, пункты 216—221.

⁴¹ Там же, пункты 222—226.

⁴² Там же, пункты 227—230.

ветственность перевозчика по существу сведена до положения, несколько сходного с правилом ошибки или небрежности. Например, статья 18 (1) Варшавской конвенции гласит:

«Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного любого... товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки».

А статья 20 (1) следующим образом ограничивает эту широкую норму:

«Перевозчик не несет ответственность, если он докажет, что им и его агентами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять».

Формулировка пункта 1 статьи 20 истолковывалась как требующая лишь нормы разумной осторожности⁴³.

В. Основные положения, построенные на других международных конвенциях

37. Если следовать принципу, содержащемуся в этих трех конвенциях, при изменении пункта 1 статьи 3 Гаагских правил, возлагающего на перевозчика обязанность предоставить судно в мореходном состоянии, и пункта 2 статьи 3, требующего от перевозчика, в числе прочего, тщательной погрузки, обращения с товаром и сдачи его, то обе эти статьи следует опустить. Вместо них следует ввести новый пункт 1 статьи 3:

«Перевозчик несет ответственность за все потери или ущерб, причиненный перевозимому товару, случившиеся в то время, когда ответственность за товар нес перевозчик».

38. Это положение было сформулировано по образцу пункта 1 статьи 17 КДПГ, однако оно будет лишь незначительно отличаться, если его составить по образцу аналогичных положений либо СИМ, либо Варшавской конвенции⁴⁴.

39. Пункты 1 и 2 статьи 4 также опускаются. Их можно заменить следующим положением, взятым из одной из этих трех конвенций:

«Однако перевозчик не несет ответственности, если —

a) [Воздушные перевозки: Варшавская конвенция] им и его агентами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно их принять»;

b) [Железнодорожные перевозки: Конвенция СИМ] потеря или ущерб обусловлены обстоятельствами, избежать которых железная

дорога [перевозчик]... не могла и последствия которых она была не в состоянии предотвратить;

c) [Дорожные перевозки: Конвенция КДПГ] потеря или ущерб были вызваны обстоятельствами, избежать которых перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить»^{44a}.

С. Бремя доказывания

40. Общее правило во всех трех конвенциях состоит в том, что перевозчик несет бремя доказывания. Имеются некоторые исключения из этого общего правила, описанные в Докладе Генерального секретаря⁴⁵; они различны в каждой конвенции и, по-видимому, основываются на особых условиях каждого вида перевозки. Единая система бремени доказывания, предлагаемая в пункте 260 Доклада Генерального секретаря, совпадает с принципом трех конвенций в том, что она, как общее правило, возлагает бремя доказывания на перевозчика. Пункт 269 отличается от трех конвенций в той же мере, в какой они отличаются друг от друга, то есть в особых исключениях из общего правила о бремени доказывания. По-видимому, нет никаких оснований следовать особым исключениям в отношении воздушного, железнодорожного или дорожного транспорта. Возможно, такие подробности должны определяться условиями и практикой отдельного вида перевозки. Однако пункт 269 в целом возлагает бремя на перевозчика и находится в точном соответствии с главным направлением положений о бремени доказывания во всех трех конвенциях.

Д. Компиляция положений об ответственности перевозчика, основанных на других международных конвенциях

41. В настоящем разделе изложены предлагаемые основные положения в отношении ответственности перевозчика, построенные на Варшавской конвенции и конвенциях КДПГ и СИМ. Вторая часть положения включает альтернативную формулировку, основанную на 1) Варшавской конвенции и 2) конвенциях КДПГ и СИМ. Единое положение о бремени доказывания (пункт 4) взято из проекта, предложенного в части II настоящего рабочего документа. Следует отметить, что этот проект положения о бремени доказывания совпадает с проектом,

^{44a} Как Конвенция СИМ, так и Конвенция КДПГ освобождают перевозчика от ответственности за потерю или ущерб, вытекающие из особых рисков, присущих определенным обстоятельствам. См. Доклад Генерального секретаря, пункты 222 (примечание 186) и 229 (примечание 190). Некоторые из этих определенных условий аналогичны перевозке товара на палубе и перевозке животных, что было рассмотрено на третьей сессии Рабочей группы. Любые такие особые условия, требующие особого обращения, можно предусмотреть в положениях, которые дополняют правила, устанавливающие основы для ответственности.

⁴⁵ См. Доклад Генерального секретаря, пункты 225—226, 230.

⁴³ Там же, пункты 217—218.

⁴⁴ Следует отметить, что в этом проекте положения не содержится ссылок на задержку, о которой говорится в конвенциях КДПГ и СИМ, поскольку последствия задержки могут быть предметом отдельного рассмотрения.

предложенным в пункте 269 Доклада Генерального секретаря.

42. Альтернативное положение С

«3. Перевозчик несет ответственность за все потери или ущерб, причиненные перевозимому товару, происшедшие в то время, когда ответственность за товар нес перевозчик⁴⁶.

Однако перевозчик не несет ответственности, если...»

[Альтернатива С (1) — основана на Варшавской конвенции] «им и его агентами были приняты все необходимые меры, для того чтобы избежать вреда, или им было невозможно принять такие меры».

[Альтернатива С (2) — основана на конвенциях СИМ и КДПГ] «потеря или ущерб были вызваны обстоятельствами, избежать которых перевозчик не мог и последствия которых он был не в состоянии предотвратить»⁴⁷.

«4. Истец несет бремя доказывания следующих моментов:

a) истец является владельцем товара или каким-либо другим образом имеет право предъявить иск;

b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;

c) физический размер потери или ущерба;

d) денежная стоимость потери или ущерба. Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам: чтобы избежать ответственности, перевозчик должен доказать, что ни действительная ошибка, ни причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность его агентов или служащих не вызвали, не способствовали и не содействовали потере или ущербу»⁴⁸.

Е. Сравнение правил, основанных на других транспортных конвенциях, с положениями, основанными на Гаагских правилах

43. Правила об ответственности, содержащиеся в трех конвенциях, представляются весьма сходными по существу с правилами об ответственности, предложенными ранее в настоящем документе. Все они, по-видимому, в основном опираются на систему ответственности за ошибку.

⁴⁶ Это предлагаемое положение обсуждается выше, в пунктах 36—38.

⁴⁷ Эти альтернативные положения предлагаются выше, в пункте 39.

⁴⁸ Это предлагаемое положение обсуждается выше, в пунктах 21—23 и 40.

Однако подходы различны. В трех конвенциях сначала излагается прямое правило ответственности перевозчика за потерю или ущерб, нанесенный перевозимому товару в данный период времени. Затем делается общее исключение, которое фактически, по-видимому, сводит ответственность перевозчика к норме об ошибке.

44. Система ответственности, описанная выше в настоящем документе, которую можно назвать видоизмененной системой Гаагских правил, имеет значительно отличающуюся структуру. Она устанавливает обязательства перевозчика гораздо более ограниченным образом, нежели прямые первоначальные правила трех конвенций. Видоизмененная система Гаагских правил требует лишь, чтобы перевозчик проявил «должную заботу» по обеспечению мореходного состояния судна и чтобы он «должным образом тщательно» обращался с грузом и обеспечивал должную навигацию и управление судном. Так, статью 4, освобождающую перевозчика от ответственности за причиненный ущерб при отсутствии ошибки или небрежности, можно считать как подкрепленные понятия «должная забота» и «должным образом и тщательно», а не как исключение.

45. Разумеется, обе системы построены в одном направлении — к правилу ответственности за ошибку — и, по-видимому, сходятся в одном и том же месте. Трудно сказать, которое из них потребует большей степени заботы со стороны перевозчика, или же вообще есть ли какая-либо между ними разница в этом отношении.

46. Может быть трудным предугадать толкования, которые морские суды будут давать формулировкам трех конвенций. Поскольку проект, основанный на Гаагских правилах, меньше отходит по форме от традиционных юридических формулировок, он может вызвать меньше сомнений относительно того, как суды будут толковать формулировку в отношении морских перевозок грузов.

47. С другой стороны, принятие системы одной из трех конвенций может способствовать заключению договоров о смешанных транспортных операциях и разработке единых правил, применимых к таким договорам. В условиях существующих режимов попытки унифицировать правила ответственности встречают серьезные трудности из-за различий в нормах ответственности для различных видов перевозок. В той мере, в какой правила об ответственности, касающиеся морских перевозок грузов, возможно сблизить с правилами для других типов перевозок, решение этих проблем будет облегчено⁴⁹.

⁴⁹ См. Доклад Рабочей группы, пункт 64.

3. Рабочий документ, составленный Секретариатом:

Приложение II к докладу Рабочей группы (A/CN.9/74)*
Арбитражные оговорки в коносаментax

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа на своей третьей сессии рассмотрела вопрос об оговорках об арбитраже в коносаментax. В Рабочей группе была выражена общая поддержка предложению о включении в Гаагские правила¹ положения, которое будет касаться возможного места проведения арбитражного разбирательства и которое обеспечит применение Гаагских правил в ходе любого арбитражного разбирательства².

2. Работа Рабочей группы была направлена на рассмотрение предложений, изложенных в докладе Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты»³, и последующих предложений, внесенных членами Рабочей группы в ходе работы сессии⁴.

3. Для облегчения дальнейшего рассмотрения вопроса об оговорках об арбитраже в коносаментax в настоящем рабочем документе будут анализированы и сопоставлены различные представленные предложения^{4а}.

4. Проблемы, которые затрагиваются в проектах предложений по арбитражу, аналогичны проблемам, которые обсуждались в связи с оговорками о выборе суда (см., в частности, пункты 75—85 Доклада Генерального секретаря). В Докладе Генерального секретаря указывается, что оговорки о выборе суда в коносаментax обычно подготавливаются перевозчиками в интересах их собственного удобства при оспаривании претензий грузовладельца. Как утверждалось, место для предъявления иска, оговоренное в коносаменте, часто бывает настолько неудобным для грузовладельцев, что это мешает полному и справедливому представлению их исков. Цели, кото-

рые легли в основу проектов предложений, внесенных в связи с оговорками о выборе суда, состоят в следующем: «1) сведение до минимума тех неудобств, которые касаются места вынесения решения по спору; 2) сведение до минимума возможности избежать применения защитительных положений Конвенции»⁵. Следует отметить, что Рабочая группа на своей третьей сессии подготовила проект положения об оговорках о выборе суда, с тем чтобы решить проблемы, поднятые в Докладе Генерального секретаря⁶.

II. ПРОЕКТЫ ПРЕДЛОЖЕНИЙ

5. В интересах последовательного рассмотрения данного вопроса в настоящем рабочем документе, во-первых, будут рассмотрены проекты предложений, которые меньше всего ограничивают свободу стороны (обычно перевозчика), которая составляет коносамент, в выборе места проведения арбитражного разбирательства.

А. Положение, позволяющее включать в коносаменты оговорки об арбитраже — с минимальным ограничением в отношении выбора места арбитража

6. На третьей сессии Рабочей группы был внесен следующий проект предложения:

[Проект предложения А]

«Несмотря на положения предыдущей статьи [...], касающейся вопросов компетенции судов...] в договоре перевозки допускаются оговорки об арбитраже при условии, что обусловленный арбитраж будет иметь место в Договаривающемся государстве и будет применять [материально-правовые] нормы данной Конвенции»⁷.

7. В проекте предложения А содержатся, видимо, два основных элемента: а) специальное включение в Гаагские правила положения о действительности оговорок об арбитраже в коносаментax; б) обеспечение применения Гаагских правил в ходе любого арбитражного разбирательства.

8. Этот проект предложения позволяет делать выбор любого места арбитража, если оно находится в пределах договаривающегося государства⁸. Вряд ли это положение связано с вопросом удобства для сторон. Степень, в которой это

* 12 октября 1972 года.

¹ В ссылках на «Гаагские правила» или на «Конвенцию» имеется в виду Международная конвенция 1924 года об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, Лига Наций, *Сборник договоров*, том СХХ, стр. 157, № 2764. Воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3).

² Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии (далее называется Доклад Рабочей группы), A/CN.9/63, пункт 52, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

³ Далее называется Доклад Генерального секретаря, A/CN.9/63/Add.1, пункты 127—149, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение.

⁴ Доклад Рабочей группы, пункты 54—56.

^{4а} Следует отметить, что на соответствующей стадии внимание должно быть обращено на взаимосвязь между правилами об арбитраже и правом истца накладывать арест на судно в качестве предварительной или защитной меры для обеспечения уплаты любой суммы, которую истец может получить в арбитраже. Следует также рассмотреть вопрос о положениях, сходных с положениями, разработанными в связи с выбором суда [см. пункты 39 (3), 47 и 48 Доклада Рабочей группы].

⁵ Доклад Генерального секретаря, пункт 97.

⁶ Доклад Рабочей группы, пункт 39, подпункт 3.

⁷ Пункт 55, «Альтернатива I». Сноска к этому проекту гласит: «Сравни статью 32 Варшавской конвенции (пункт 134 Доклада Генерального секретаря) и проект предложения E (пункт 147 Доклада)».

⁸ То же требование можно найти в изложенных ниже проектах предложений В и E.

предложение будет ограничивать выбор места арбитража, будет зависеть от хода ратификаций и присоединения. В первые годы, когда Конвенция будет ратифицирована лишь немногими государствами, это положение будет часто препятствовать свободному выбору того или иного места составителями конносамента. Позднее оно будет оказывать незначительное влияние на выбор места арбитража.

9. Следует заметить, что в положение об оговорках о выборе суда, одобренное Рабочей группой, было включено требование о том, чтобы иск мог предъявляться только в договаривающемся государстве. Однако включение этого требования было поставлено под сомнение в Рабочей группе (Доклад, пункт 44), где было отмечено, что этот элемент может подорвать цель проекта положения, направленного на предоставление истцу выбора из ряда судов того суда, в котором он может возбудить дело. Кроме того, как указывалось выше, было высказано мнение, что, поскольку, очевидно, пройдет некоторое время, прежде чем новая Конвенция получит широкое признание, требование, чтобы любая процедура арбитража проходила в договаривающемся государстве, будет означать, что число мест, где мог бы проходить арбитраж, будет значительно ограничено. В результате этого места, наиболее удобные для сторон, могут быть исключены. При оценке этого положения, возможно, было бы полезно указать также и на связь между местом проведения арбитража и тем, в какой степени арбитр применяет нормы Конвенции. Следует отметить, что другие проекты предложений, находившиеся на рассмотрении Рабочей группы, предусматривают другие методы применения арбитром положений Конвенции; в этих предложениях указывается, что в соответствии с договором арбитр должен применять положения Гаагских правил⁹.

В. Положение, ограничивающее число мест, где арбитраж мог бы проводиться, но устанавливающее минимальные ограничения прав органа или лица, указанных в оговорке об арбитраже, при выборе места арбитража

10. Два проекта предложений устанавливают ограничения в отношении числа подлежащих выбору мест, где арбитраж может проводиться. Однако в них не предусматривается ограничения прав лица или органа, указанных в оговорке об арбитраже, при выборе места арбитража.

11. Первое из этих предложений было внесено одним из членов Рабочей группы¹⁰. Оно гласит следующее:

⁹ Этот метод используется в приведенных ниже подпункте а проекта предложений В и пункте 2 проекта предложений Е.

¹⁰ В Докладе Рабочей группы (пункт 55) этот проект предложения помещен в качестве альтернативы предложения, которое включено в настоящем рабочем документе как проект предложения А.

[Проект предложения В]

«Несмотря на положения предыдущей статьи [...], касающейся вопросов компетенции...] в договоре перевозки допускаются оговорки об арбитраже, если при этом предусмотрено, что арбитражный орган или арбитры, указанные в договоре:

а) должны применять [материально-правовые] нормы настоящей Конвенции,

б) должны проводить [арбитражное] разбирательство в Договаривающемся государстве в одном из мест, указанных в [упомянутой] статье [...] или в месте, выбранном таким арбитражным органом или арбитрами»¹¹.

12. В первой части подпункта б проекта предложения В допускается выбор арбитражным органом или арбитрами, указанными в контракте¹², любого места арбитража, которое указано в качестве возможного при выборе места разбирательства¹³. Сюда, очевидно, будет входить местонахождение основного предприятия ответчика (перевозчика). Однако, по-видимому, в отличие от одобренного Рабочей группой проекта предложения о выборе места разбирательства в проекте предложения В не предусматривается права выбора истцом любого из дозволенных мест, перечисленных в то время, когда им было возбуждено дело¹⁴.

13. В проекте предложения В, как указывается во второй части его подпункта б, предоставляется свободная возможность органу или лицу, указанному в оговорке об арбитраже, самим определять место проведения арбитража. Аргументом в пользу предоставления подобной свободы указанному лицу или органу является то, что обычно указанное лицо или орган будут принимать во внимание удобство для обеих сторон¹⁵. Проблема толкования могла бы возникнуть, если бы в договоре была сделана оговорка об арбитраже органом, который, согласно его правилам (или законодательству), преобладает в определенном месте¹⁶. Если у такого органа не будет возможности выбора места, с тем чтобы принять во внимание удобство для сторон, может возникнуть вопрос, было ли место арбитража «выбрано» таким органом. В любом случае выбор такого органа в договоре, по-видимому, создаст важные проблемы, подобные определению в договоре места арбитража.

¹¹ Доклад Рабочей группы, пункт 55, «Альтернатива II».

¹² По-видимому, в этом проекте предложения предполагается, что в контракте всегда будет указан арбитражный орган или арбитр.

¹³ См. предлагаемый проект положения о выборе места разбирательства, Доклад Рабочей группы, пункт 39.

¹⁴ Предполагается, что этот проект предложения будет содержать формулировку, исключающую следующую возможность выбора, предусмотренную в положении о выборе места разбирательства, принятом Рабочей группой: «е) место, указанное в договоре перевозки». В контексте проекта предложения В подобная оговорка еще более ослабила бы проект положения.

¹⁵ Доклад Генерального секретаря, пункты 138 и 140.

¹⁶ Доклад Генерального секретаря, сноска 118.

14. Требование о том, чтобы процедура арбитража проходила в договариваемом государстве, создаст проблему, сходную с той, о которой шла речь выше, в пункте 9 в связи с проектом предложения А.

15. Второй проект предложения, соответствующий в основном пункту 12, выше, объединяет проекты предложений D и E в докладе Генерального секретаря (пункты 141 и 147). Этот проект предложения гласит:

{Проект предложения C}

«1. В договоре перевозки положение об арбитраже может содержаться лишь в том случае, если в этом положении указано¹⁷, что настоящая Конвенция будет применяться в процессе арбитражного разбирательства.

2. Арбитражное разбирательство, согласно арбитражной оговорке в договоре перевозки, должно проводиться:

a) в государстве domicilia или постоянного местожительства истца, если ответчик имеет место деловой активности в этом же государстве; или]^{17a}

b) в государстве места, в которое товары были доставлены перевозчику; или

c) в государстве места, указанного для доставки грузополучателю; или

d) в месте, выбранном органом или лицом, указанным в арбитражных положениях договора перевозки.

3. После возникновения спора стороны могут заключить соглашение, в котором указана территория любого государства, выбранная ими в качестве места арбитража».

16. На практике, поскольку ни проект предложения В, ни проект предложения С не устанавливают никаких ограничений в отношении назначения органа или лица, ограничения, перечисленные в проектах предложений, по-видимому, могут быть обойдены посредством назначения органа или лица. В этой связи одно из важных различий между проектом предложения В и проектом предложения С, видимо, заключается в том, что в последний проект не включено положения о главном месте деловой активности перевозчика в качестве одного из допустимых

¹⁷ Возможно, что следует добавить следующие слова: «или в договоре перевозки как-либо иначе предусматривается...». Это позволило бы использовать оговорку об арбитраже в консолидированном в тех случаях, когда специальное применение Конвенции предусматривается не в оговорке об арбитраже, а в преобладающем условии, которое судебные органы могут считать применимым к арбитражу или которое само по себе является упоминанием об арбитраже.

^{17a} Эта оговорка взята в скобки, поскольку она может привести к возникновению ряда проблем, если будет включена; эти проблемы рассматриваются в Докладе Генерального секретаря в связи с оговорками о выборе суда (пункт 116). Следует отметить, что Рабочая группа не включила это положение в свой проект о выборе суда [пункт 39 (3)].

мест проведения арбитража. Однако, как указывалось выше, это ограничение может быть обойдено посредством использования права назначения органа или лица.

С. Положение, определяющее альтернативные места, где арбитраж может проводиться

17. Этот проект положения объединяет проекты предложений С и Е, содержащиеся в пунктах 136 и 147 Доклада Генерального секретаря. Следует отметить, что это положение ограничит выбор места арбитража в договоре перевозки органом или лицом или же в результате процедуры, оговоренной в договоре. Этот проект положения гласит:

{Проект предложения D}

«1. В договоре перевозки положение об арбитраже может содержаться только в том случае, если это положение предусматривает¹⁸, что настоящая Конвенция будет применяться в процессе арбитражного разбирательства.

2. Арбитражное разбирательство, начатое на основании оговорки об арбитраже в договоре перевозки, может проводиться в одном из следующих государств:

a) в государстве domicilia или постоянного местожительства истца, если ответчик имеет место деловой активности в этом же государстве; или]^{18a}

b) в государстве места, в которое товары были доставлены перевозчику; или

c) в государстве места, определенного для доставки грузополучателю.

3. После возникновения спора стороны могут заключить соглашение, в котором указывается территория любого государства в качестве места арбитража».

18. Основная цель проекта предложения D, как и проектов предложений В и С, состоит в том, чтобы гарантировать владельца груза от проведения арбитражного разбирательства в неудобном для него месте. Однако этот проект предложения допускает в договоре меньшую свободу выбора в отношении места арбитража, поскольку выбор должен осуществляться из числа мест, имеющих какое-либо отношение к сделке и, по всей вероятности, удобных для истца. В пункте 137 Доклада Генерального секретаря рассматриваются причины, по которым желательно, чтобы главное место деловой активности перевозчика не включалось в число возможных мест, предусматриваемых в пункте 2 проекта предложения D. В нем обращается также внимание на жалобы в связи с тем, что, как перевоз-

¹⁸ См. выше, сноску 17, где высказано предложение о том, чтобы были добавлены следующие слова: «...или предусматривается как-либо иначе в договоре перевозки».

^{18a} См. выше, сноску 17a.

чик обычно предусматривает в стандартных коносаментх, все иски должны возбуждаться в месте деловой активности перевозчика¹⁹.

19. Главное место деловой активности перевозчика или какое-либо другое место, помимо возможных мест, предусматриваемых в пункте 2 проекта предложения D, могут быть выбраны сторонами после возникновения спора в соответствии с положениями пункта 3. Такое соглашение не будет подвергнуто чрезмерным требованиям договора о присоединении, поскольку истец имеет возможность вести переговоры относительно места арбитража²⁰. Точно так же если орган или лицо, указанные в договоре, пожелают, чтобы арбитражное разбирательство проводилось не там, где это предусмотрено в пункте 2 проекта предложения D, а в другом месте, то после возникновения спора сторонам можно предложить согласиться с местом, назначенным указанным органом или лицом²¹. На практике, даже если в коносаменте и предусматривается другое место арбитража, а не места, предусмотренные в пункте 2 проекта предложения D, истец может решить, что для него приемлемо проведение арбитража в указанном месте. Это может произойти, когда к страховой компании истца переходят все права по иску. При таких обстоятельствах вполне возможно, что стороны смогут прийти к обоюдному согласию о желаемом месте на основании пункта 3 проекта предложения D.

D. Положение, определяющее альтернативные места, где по выбору истца может проходить арбитражное разбирательство

20. Одно из положений, внесенных в ходе сессии Рабочей группы, отражает мнение, что подход к оговоркам об арбитраже должен быть аналогичен подходу Рабочей группы к оговоркам о выборе суда²². В соответствии с этим проект предложения гласит:

[Проект предложения E]

«1. При судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки, в договор может быть включено положение об арбитражном разбирательстве согласно арбитражной оговорке. Это разбирательство может иметь место по выбору истца в Договариваемом государстве, на территории которого находится:

a) основное предприятие перевозчика, либо отделение или контора перевозчика, через которые был заключен договор перевозки; или

b) место, где товар был принят в ведение перевозчика; или

c) место, предусмотренное в договоре для сдачи товара получателю; или

d) место, указанное в договоре перевозки [или выбранное лицом или органом, указанным в оговорке об арбитраже].

2. Оговорка об арбитраже имеет силу при условии, что назначенный арбитр будет применять настоящую Конвенцию; в противном случае оговорка недействительна.

3. При возникновении спора стороны могут договориться о выборе в качестве места арбитража территории любого из Договаривающихся государств [или любого лица или органа в Договариваемом государстве]. Участники могут договориться о том, что арбитр будет действовать в качестве дружеского посредника».

21. Подход, принятый в проекте предложения E, требует наличия положения, которое допускало бы включение оговорки об арбитраже в коносамент, в то же время давая истцу право выбора суда для проведения арбитража²³. По проекту предложения E (в отличие от предыдущих проектов предложений) истцу предоставляется возможность выбора места арбитража, которую он может использовать при возникновении спора.

22. В соответствии с положением, заключенным в скобки в пункте 1d проекта предложения E, когда лицо или орган, указанные в оговорке об арбитраже, выбирают место, истец имеет право согласиться с этим предложением или отвергнуть его. Подобный порядок означает, что лицо или орган, указанные в коносаменте, должны сообщить свой выбор места истцу, который может не согласиться на указанное место. Это право истца может усложнить процесс выбора соответствующего лица или места.

23. Требование, изложенное в проекте предложения E и предусматривающее, что арбитражное разбирательство проходит в договариваемом государстве, можно найти как в пункте 1 (оговорка об арбитраже), так и в пункте 3 (соглашения после возникновения спора). Обсуждение этого требования и его возможных недостатков содержится выше, в пункте 9.

E. Сравнение в некоторых отношениях проекта предложения D с проектом предложения E

24. Приведенный выше проект предложения D ограничивает выбор конкретного места, осуществляемый лицом или органом, указанными в коносаменте, но предусматривает, что такой выбор является обязательным. В соответствии с проектом предложения E место, выбранное таким лицом или органом, является одним из многих, из числа которых истец может выбирать.

25. Можно возразить, что гибкость, предусмотренная в проекте предложения E и дающая возможность истцу выбирать между главным ме-

¹⁹ Доклад Генерального секретаря, пункт 137.

²⁰ Там же, пункт 139.

²¹ Там же, пункт 138.

²² Доклад Рабочей группы, пункты 39 и 41.

²³ Доклад Рабочей группы, пункт 54.

стом деловой активности перевозчика (пункт 1 b) и местом, указанным в договоре (пункт 1 d), является не большей, чем это предусмотрено в проекте предложения D. В соответствии с проектом предложения D, если истец пожелает, чтобы арбитражное разбирательство проводилось в главном месте деловой активности перевозчика, он может, по-видимому, добиться согласия перевозчика, когда возникает спор. Он может также, по-видимому, добиться согласия перевозчика в отношении любого другого места, которое перевозчик мог бы выбрать, если бы он имел такую возможность.

F. Положение, которое ограничивает использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения споров

26. На рассмотрение Рабочей группы было представлено положение, цель которого состоит в том, чтобы ограничить использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения спора. Это положение гласит:

[Проект предложения F]

«Несмотря на положения предыдущего пункта, после возникновения обстоятельства, дающего повод к возбуждению иска, стороны могут договариваться в отношении суда, в котором может быть возбужден иск, или передать дело на арбитраж для окончательного решения в соответствии с нормами настоящей Конвенции»²⁴.

27. Предполагалось, что проект предложения F будет рассматриваться одновременно с проектом предложения о выборе судебного органа. Этот проект предложения сделает недействительным все оговорки об арбитраже в коносаментах²⁵.

²⁴ Доклад Рабочей группы, пункт 56.

²⁵ См. Доклад Генерального секретаря, пункт 132, в котором говорится, что арбитраж повсеместно рассматривается как эффективный и недорогой способ разрешения споров. Следует также отметить, что этот проект предложения окажет воздействие на подобные оговорки в чартер-партиях, когда они включаются в коносаменты.

4. Доклад Генерального секретаря

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

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Пункты</i>	<i>Пункты</i>
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА	
A. Введение 1	
1. Правило об ограничении ответственности, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года 2—5	1. Определение соответствующей денежной единицы 46—47
2. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в Брюссельском протоколе 1968 года 6—9	2. Применение правил об ограничении ответственности к служащим и агентам перевозчика 48—50
B. Альтернативные подходы к разработке правила об ограничении ответственности 10—44	3. Последствия потери или повреждения груза в результате преднамеренного или небрежного поведения 51—55
1. Брюссельский протокол 1968 года: альтернативные правила «на одно место или на одну единицу груза» и «за килограмм» 11—32	4. Общий предел ответственности перевозчиков 56—58
2. Правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе 33—40	5. Краткое изложение предложений относительно общего правила об ограничении ответственности 59
3. Другие методы 41—43	D. Принципы, которые следует учитывать при установлении суммы ответственности 60—62
a) Ограничение ответственности, основанное на «единице веса или единице объема» 42	1. Восстановление стоимости первоначальной суммы ответственности, установленной в 1924 году 61
b) Ограничение ответственности, основанное на сумме, выплачиваемой за фрахт 43	2. Сравнение с другими конвенциями по вопросам транспорта 62
4. Краткое изложение предложений относительно основного правила об ограничении ответственности 44	Приложение I
C. Другие вопросы, которые необходимо учитывать при представлении общего правила об ограничении ответственности 45—59	Приложение II
	ЧАСТЬ ВТОРАЯ: ПЕРЕВАЛКА
	A. Введение: Виды коносаментов 1—10
	B. Нормы права и установившаяся практика, применимые к пунктам о перегрузке 11—14
	C. Проблемы, возникающие в результате применения существующего закона и установленной практики 15—19
	D. Положения конвенций, регулирующих воздушные, дорожные и железнодорожные перевозки 20—26

* 21 марта 1973 года.