

5. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии

(Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года) (A/CN.9/76) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	1—8	237
I. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА	9—29	238
А. Введение	9—15	238
В. Обсуждение вопроса Рабочей группой	16—25	239
С. Доклад Редакционной группы	26	241
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	27—29	243
II. ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ	30—44	244
А. Введение	30—32	244
В. Обсуждение вопроса Рабочей группой	33—37	245
С. Доклад Редакционной группы	38	246
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	39—44	247
III. ОТКЛОНЕНИЕ	45—55	248
А. Введение	45—49	248
В. Обсуждение вопроса Рабочей группой	50—53	249
С. Доклад Редакционной группы	54	249
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	55	249
IV. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ	56—72	249
А. Введение	56—57	249
В. Обсуждение вопроса Рабочей группой	58—64	250
С. Доклад Редакционной группы	65	251
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	66—72	252
V. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА	73—78	253

* 28 февраля 1973 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок была учреждена на состоявшейся в марте 1969 года второй сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). На своей четвертой сессии Комиссия расширила до 21 члена состав Рабочей группы, и теперь она состоит из следующих членов: 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. На своей третьей сессии¹ Рабочая группа решила посвятить пятую сессию рассмотрению

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 (A/CN.9/63), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV (далее называется Рабочая группа, Доклад о третьей сессии).

вопросов, перечисленных в резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии и не рассмотренных Рабочей группой на четвертой сессии². В число этих оставшихся вопросов входили: 1) ограничение ответственности за перевозку единицы груза, 2) переотправка, 3) отклонение от курса, 4) срок исковой давности, 5) определения, содержащиеся в статье I Конвенции, и 6) изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы.

3. Рабочая группа провела свою пятую сессию в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года.

4. На сессии были представлены семнадцать

² Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А (далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о четвертой сессии 1971 год), доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии, состоявшейся в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года (A/CN.9/74), воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше (далее называется Рабочая группа, Доклад о четвертой сессии).

членов Рабочей группы³. На сессии также присутствовали представители членов Комиссии Гайаны и Ирана и наблюдатели от следующих международных межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО), Международной торговой палаты, Международной палаты по судоходству, Международного морского комитета и Международного союза морского страхования.

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Хосе Доминго Рай (Аргентина)

Заместитель г-н Станислав Сухоржевский
председателя: (Польша)

Докладчик: г-н Л. Х. Ху (Сингапур)

6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

- 1) Предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/R.2)
- 2) «Меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов», представленный делегацией Норвегии (A/CN.9/WG.III/WR.9)
- 3) Доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» (Ограничение ответственности за перевозку единицы груза; транзитные перевозки, отклонение от курса; срок исковой давности, определения, положения, не имеющие юридической силы) (A/CN.9/WG.III/WR.10, vols. I—III)*
- 4) Ответы, полученные от правительств и международных организаций на Второй вопросник об ответственности морских перевозчиков за гибель или повреждение груза в контексте коносаментов (A/CN.9/WG.III/WR.10/Add.1 и Add.2)
- 5) Доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Определение тематических разделов в области морских коносаментов для возможного дальнейшего изучения» (A/CN.9/WG.III/R.1).

7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня.

1. Открытие сессии
2. Выбор должностных лиц
3. Утверждение повестки дня

³ На сессии были представлены все члены Рабочей группы, за исключением Ганы, Заира, Испании и Чили.

* Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

4. Рассмотрение тематических вопросов, отобранных на третьей и четвертой сессиях Рабочей группы и подлежащих рассмотрению на пятой сессии

5. Будущая работа

6. Утверждение доклада.

8. Рабочая группа решила использовать доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» [далее называется второй доклад Генерального секретаря A/CN.9/WG.III/WR.10, vols. I—III] в качестве своего рабочего документа. В этом докладе Генерального секретаря рассматриваются следующие вопросы: ограничение ответственности за перевозку единицы груза (часть первая); перевалка грузов (часть вторая); отклонение (часть третья); срок исковой давности (часть четвертая); определения, содержащиеся в статье 1 конвенции (часть пятая); изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы (часть шестая). Доклад Генерального секретаря прилагается к настоящему докладу в качестве добавления (A/CW.9/76/Add.1)*.

I. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА

A. Введение

9. К числу вопросов, намеченных Комиссией для изучения, относится вопрос об «ограничении ответственности за перевозку единицы груза». Эта тема была рассмотрена в первой части второго доклада Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1)*. В ответ на предложения, сформулированные в ходе четвертой сессии Рабочей группы, этот доклад главным образом был посвящен рассмотрению структуры норм по ограничению ответственности и принятых в них подходах в отличие от финансового уровня ограничения ответственности.

10. Как указывается в докладе, в статье 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года устанавливается верхний предел ответственности перевозчика или судна в размере 100 фунтов стерлингов «на одно место или на одну единицу груза»⁴. В Брюссельском протоколе 1968 года этот единый критерий заменяется двойственным критерием. Согласно статье 2 а Протокола, пределом ответственности являются либо 1) 10 000 франков «на одно место или на одну единицу груза», либо 2) 30 франков «за килограмм веса

* Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

⁴ Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p. 157, No. 2764), воспроизводится в Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том II, глава II, I (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3).

брутто утерянного или поврежденного груза», в зависимости от того, какая сумма выше⁵. Отмечалось, что первый из этих критериев применяется по отношению к сравнительно легким грузам; если одно место или одна единица груза весит по крайней мере 334 кг, то предел ответственности по второму критерию будет более высоким (и, следовательно, применим).

11. В этом докладе (часть I, пункты 12—31) рассмотрены проблемы толкования, которые связаны с применением критерия «на одно место или на одну единицу груза»; в нем предлагаются три альтернативных проекта решения этих проблем. Согласно альтернативе I (там же, пункт 23), если груз измеряется не по числу «мест» (то есть насыпной или наливной груз), то применимым критерием будет «фрахтовая единица груза». В докладе (там же, пункт 24) проводится анализ проблем толкования, связанных со словами «фрахтовая единица груза», и в альтернативах II-A и II-B предлагаются формулировки, на основании которых этот критерий не будет применяться; в альтернативе II-A предлагается использовать слова «на одно место или другую погрузочную единицу», а в альтернативе II-B — «за погрузочную единицу».

12. В докладе также рассмотрены проблемы, касающиеся слов «на одно место или на одну единицу», которые вызывают в случае контейнерных грузов. Главный вопрос заключается в том, является ли контейнер одним местом или одной единицей груза, независимо от числа элементов груза в контейнере, или же каждый элемент груза в контейнере представляет собой отдельное место или единицу груза (там же, пункт 18). Было обращено внимание на положение статьи 2 с Брюссельского протокола, в которой говорится:

«с) Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки, рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза в случаях, когда речь идет об этих местах или единицах груза; во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза».

13. В связи со статьей 2 с в докладе было обращено внимание на вопрос о том, является ли контейнер, если он представлен грузоотправителем, дополнительным местом или единицей груза, что в свою очередь влечет за собой повышение предела ответственности в случае повреждения или утери такого контейнера при пе-

ревозке. В целях уточнения этого вопроса был предложен проект поправки (Доклад, часть первая, пункт 20).

14. В докладе также обращается внимание на предложение о том, чтобы критерий места или единицы груза в целях ограничения ответственности не применялся; согласно этим предложениям, единственным критерием должен являться вес («...франков за кг»).

15. Было также обращено внимание на проблемы толкования, которые могут возникнуть в связи с тем положением Брюссельского протокола, в котором предусматривается предел финансовой ответственности по критерию «за кг веса брутто утерянного или поврежденного груза». Была высказана мысль о том, что, по-видимому, было бы целесообразным проводить различие между 1) полной или частичной *потерей* груза и 2) *повреждением* груза; в докладе в этой связи был предложен проект положения, за основу которого были приняты положения Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза⁶ и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)⁷ (альтернатива III-B; доклад, часть первая, пункт 38). В докладе отмечено, что уточнение подобного характера может явиться полезным, независимо от того, будет ли весовой критерий применяться в качестве единственного критерия или же он явится частью двойственного критерия.

В. Обсуждение вопроса Рабочей группой

1) Основное право об ограничении ответственности

16. Рабочая группа рассмотрела подходы, изложенные в докладе Генерального секретаря в альтернативных предложениях. Было высказано общее согласие с тем, что любая система определения верхнего предела ответственности перевозчика должна включать в себя весовой критерий (...франков за килограмм). Ряд представителей высказались за принятие весового критерия в качестве единственного критерия ограничения ответственности перевозчика. Один представитель указал, что приемлемой была бы либо система, основанная лишь на весе, либо система, основанная на весе и числе мест или единиц груза, как это предусмотрено в статье 2 а Брюссельского протокола 1968 года.

17. Те представители, которые высказались за использование веса в качестве единственного критерия определения пределов ответственности перевозчика, отметили, что утвержденная система ограничения ответственности должна быть простой и четкой, с тем чтобы она не приводила к возникновению споров. С этой точки зрения критерий места или единицы груза, предусмотренный в Брюссельской конвенции 1924 года, оказался неудовлетворительным; кроме того, он

⁵ Протокол о поправках к Международной конвенции о унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, принятой в феврале 1966 года, воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 3742.

привел к возникновению различных толкований. Более того, в связи с распространением комбинированных перевозок правила об ограничении ответственности морских перевозчиков должны быть согласованы с системой, основанной на весе, которая используется в других видах транспорта. Один из этих представителей заявил, что опыта применения двойственной системы приобретено не было, поскольку Брюссельский протокол 1968 года в силу не вступил, в то время как система, основанная лишь на весе, оказалась вполне практичной в других видах транспорта и не привела к возникновению существенных разногласий; с другой стороны, ограничение ответственности упаковкой или единицей создает практические трудности, вызывая споры. Этот представитель также указал на присущую двойственной системе несправедливость, поскольку она ориентирована на размер и форму товаров, а не на их количество и стоимость. Была высказана мысль о том, что при едином весовом критерии проблема ценных и нетяжелых грузов может решаться за счет установления определенного минимального предела ответственности.

18. Однако большинство представителей высказались за сохранение двойственной системы, закрепленной в статье 2а Брюссельского протокола 1968 года. Эти представители подчеркнули, что такая система имеет определенное преимущество: она является гибкой, поскольку в ней учитываются грузы, которые являются сравнительно легкими, но имеют большую ценность, в то время как единообразная система, основанная лишь на весе, может в случае ценных и нетяжелых грузов функционировать в ущерб грузоотправителю. Кроме того, при такой системе требуется указывать вес каждого места отправляемого груза.

2) Положение, касающееся контейнеров

19. С пределом ответственности «за одно место или одну единицу груза» был связан вопрос об упаковке груза в контейнер. Было высказано общее мнение о том, что если система ограничения ответственности будет включать в себя критерий «места или единицы груза», то такой критерий необходимо будет дополнить положением о контейнерах, основанным на общих принципах статьи 2с Брюссельского протокола 1968 года (приводится в пункте 12, выше).

20. Один из представителей предложил такое положение о контейнерах, согласно которому применяется лишь весовой критерий, если грузоотправитель (в отличие от перевозчика) самостоятельно упаковал контейнер. Другие представители, которые выступали за двойственную систему, заявили, что такое положение будет несовместимым с двойственной системой, и полагали, что это предложение вызовет дискриминацию в отношении тех грузоотправителей, которые самостоятельно комплектуют контейнеры и зачастую по настоянию перевозчиков.

3) Другие вопросы

21. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должны ли правила об ограничении ответственности распространяться и на служащих и агентов перевозчика. Рабочая группа в целом поддержала правило, основанное на статье 3 (2) Брюссельского протокола 1968 года, согласно которой служащий или агент перевозчика имеет право на те же пределы ограничения ответственности, что и сам перевозчик.

22. Рабочая группа также обсудила вопрос о том, следует ли исключить из правила об ограничении ответственности те случаи, когда повреждение нанесено намеренно, или по небрежности, или в результате других серьезных случаев аналогичного поведения. Одна из возникших проблем состояла в том, должен ли серьезный случай такого поведения со стороны агентов или служащих перевозчика приводить к неприменению правила об ограничении ответственности по отношению к самому перевозчику. Некоторые представители считали, что перевозчик должен нести всю полноту ответственности за такое поведение своих агентов или служащих в процессе выполнения ими своих служебных обязанностей; была высказана мысль о том, что трудно было бы применять какое-либо другое правило, поскольку современные перевозчики осуществляют основную часть своих операций через агентов и служащих. С другой стороны, некоторые представители заявили, что ограничение ответственности, применимое по отношению к перевозчику, не должно нарушаться в результате действий агентов или служащих перевозчика. Хотя многие виды серьезных нарушений норм поведения (как, например, кража) не совершаются в процессе осуществления служащими или агентами своих функций, установление того, что такие нарушения допущены «в процессе осуществления функций», связано с большими трудностями. Что касается кражи, то некоторые представители полагали, что таковая может быть совершена «в процессе выполнения служащими или агентами своих служебных функций».

23. Рабочая группа обсудила также различие между намеренным поведением и небрежным поведением. Некоторые представители указали, что оба эти вида поведения, будь то со стороны перевозчика или грузоотправителя, должны вести к лишению преимуществ, предусмотренных правилом об ограничении ответственности. Другие представители выступили за ограничение случаев лишения этих преимуществ лишь случаями намеренного или умышленного поведения, считая, что правило о «небрежном» поведении является слишком общим и трудноприменимым.

24. Высказывалось мнение о том, что альтернативным методом решения этого вопроса было бы повышение предела ограничения ответственности и исключение положений, касающегося лишения преимуществ, связанных с ограничением ответственности. Указывалось на то, что приемлемость такого предложения о «нерушимом» ограничении ответственности будет зависеть от суммы верхнего предела.

25. Последствия неправильного указания грузоотправителем характера или стоимости груза были также обсуждены Рабочей группой в связи со статьей 2 h Брюссельского протокола 1968 года, в которой предусматривается, что перевозчик не несет ответственности за потерю или повреждение груза, если грузоотправитель сознательно неправильно указал в коносаменте характер или стоимость этого груза. Подчеркивалось, что это правило, если его применять буквально, является слишком строгим, поскольку оно освобождает перевозчика от ответственности за какие-либо ошибки с его стороны. Высказывалась мысль о том, что удовлетворительной альтернативой, по-видимому, является правило о том, чтобы подобное неправильное указание соответствующих данных грузоотправителем просто лишало силы заявление грузоотправителя о характере и стоимости груза. Выдвигалась также мысль о том, что правила национальных законов, по-видимому, будут в этих целях вполне достаточными.

С. Доклад Редакционной группы

26. Рабочая группа, после обсуждения альтернативных подходов к ограничению ответственности перевозчиков, постановила создать Редакционную группу для подготовки текстов по данному вопросу, а также по ряду других вопросов, которые должны быть обсуждены на пятой сессии⁸. Доклад Редакционной группы об ограничении ответственности перевозчика с двумя поправками к тексту предложенных положений проектов, составленных Рабочей группой⁹, является следующим:

ЧАСТЬ I ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА

1. Изложенный ниже проект разработан для выполнения следующих решений Рабочей группы:

a) Рабочая группа постановила сохранить двойственную систему ограничения ответственности, принятую в статье 2 Брюссельского протокола 1968 года, в соответствии с которой

⁸ Редакционная группа состояла из представителей Аргентины, Индии, Нигерии, Норвегии, Объединенной Республики Танзании, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала Председателем г-на Э. Г. Селвига (Норвегия).

⁹ Поправки, внесенные Рабочей группой, являются следующими: a) положение, первоначально изложенное в пункте 5 статьи А, стало статьей С; в результате этого пункт 6 статьи А стал пунктом 5; b) изъяты скобки, в которые был заключен пункт 1 статьи В. Ранее использовавшиеся скобки отражены в пункте 12 доклада Редакционной группы. Рабочая группа также постановила изъять следующие слова, которые первоначально фигурировали в качестве второго предложения пункта 3 статьи В: «Однако, согласно положению пункта 5 статьи А, с перевозчика или любого такого лица может быть получена дополнительная компенсация» (теперь статья С).

пределы ответственности перевозчика определяются на основе конкретной суммы 1) упаковки или за другую единицу отгрузки или 2) веса брутто всех потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, что из них больше в килограммах.

b) Рабочая группа согласилась с тем, что в Конвенции следует принять во внимание использование контейнеров, и в связи с этим постановила сохранить принцип, изложенный в статье 2 с Брюссельского протокола 1968 года, в котором предусматривается перечисление в коносаменте упаковок или единиц отгрузки, содержащихся в контейнере. Рабочая группа также постановила, что такие средства перевозки, как контейнеры, если они предоставлены грузоотправителем, должны рассматриваться как отдельная упаковка; это правило применяется, независимо от того, перечислены упаковка или единицы отгрузки в коносаменте или не перечислены.

2. Редакционная группа рекомендует следующий текст в этих целях:

Статья А

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

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

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

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

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

4. Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в пункте 3 настоящей статьи, в момент судебного определения или арбитражного решения. Если такого официального курса не

существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

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

Статья В

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

2. Если дело возбуждается против служащего или агента перевозчика, такой служащий или агент, доказавший, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции.

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

Статья С

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

Замечания по предложенным положениям проекта

3. В отношении пункта 1 статьи А Редакционная группа рассмотрела вопрос о разработке более детального текста с целью провести более четкое различие между ответственностью за 1) полную или частичную потерю и 2) повреждение всех грузов или их части. Однако было решено, что настоящий текст является достаточным и что более детальный проект не улучшит формулировки Брюссельского протокола.

4. Пункт 2 статьи А служит дополнительным определением альтернативы, предусмотренной в пункте 1 в отношении «упаковки или другой единицы отгрузки» и не исключает применения

альтернативы, основанной на общем весе. Этот пункт отвечает главной цели статьи 2 с Брюссельского протокола 1968 года, а именно: избежать уменьшения ответственности перевозчика в случаях, когда отдельные упаковки перевозятся в контейнерах. В этом пункте также предусматривается, что в случаях, когда потерян или поврежден сам контейнер, если он не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлен им, контейнер считается отдельной единицей.

5. Представители Нигерии и Норвегии зарезервировали свою позицию в отношении пунктов 1 и 2 статьи А и предложили заменить эти пункты следующим положением:

«Ответственность перевозчика за потерю или повреждение грузов ограничивается суммой, эквивалентной [] франков за килограмм общего веса потерянных или поврежденных грузов».

6. Пункт 3 статьи А предлагаемого проекта соответствует формулировке первой фразы статьи 2 d Брюссельского протокола 1968 года.

7. Пункт 4 статьи А касается вопросов, которым посвящена вторая фраза статьи 2 d Брюссельского протокола 1968 года. Редакционная группа отметила, что в Брюссельском протоколе предусматривается определение даты перевода суммы, подлежащей выплате, на основании права суда, рассматривающего дело. В интересах единообразия в предлагаемом проекте уточняется, что перевод осуществляется в момент вынесения определения суда или арбитражного решения. В проекте также упоминается о переводе в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты. Один из представителей зарезервировал свою позицию относительно включения концепции официального курса этой валюты в качестве основы для перевода.

8. Редакционная группа рассмотрела вопрос о включении в проект формулировки с конкретным указанием даты перевода в национальную валюту в тех случаях, когда стороны урегулировали иск, не прибегая к судебному разбирательству или арбитражу. Эта концепция была отклонена Рабочей группой. В этой связи отмечается, что подход, которого придерживается Редакционная группа, рассматривающая только судебные или арбитражные ситуации, соответствует положениям других конвенций в этой области.

9. В пункте 5 статьи А предусматривается, что перевозчик и грузоотправитель могут по соглашению повысить предел ответственности перевозчика. Этот пункт соответствует существу первой части статьи 2 a и 2 g Брюссельского протокола. Это положение заключено в скобки, поскольку такая формулировка может не потребоваться ввиду общего правила относительно права перевозчика согласовать увеличение своей ответственности, которое предусматривается в

статье 5 Брюссельской конвенции 1924 года. Однако эта заключенная в скобки формулировка предусматривается на настоящей стадии до решения по общим положениям, касающимся права перевозчика на увеличение его ответственности.

10. Редакционная группа пришла к выводу, что нет необходимости предусматривать правила, касающиеся последствий доказательства, вытекающих из декларации или другого соглашения относительно стоимости грузов (статья 2 f Брюссельского протокола).

11. Редакционная группа рассмотрела также вопрос о сохранении правила, подобного правилу, изложенному в статье 2 h Брюссельского протокола, в которой предусматривается: «Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не несут ответственности за потерю или повреждение грузов или в связи с грузами, если их характер или стоимость были предварительно неверно заявлены грузоотправителем в коносаменте». Редакционная группа пришла к выводу, что правило, аналогичное тому, которое содержится в статье 2 h Протокола, может истолковываться как означающее, что в тех случаях, когда грузоотправитель преднамеренно неверно указал характер или стоимость грузов, он не может претендовать на возмещение какой-либо части его убытка, даже если этот убыток явился результатом ошибки со стороны перевозчика. В этой связи Редакционная группа заключила, что упомянутая проблема решается общими правовыми нормами каждой страны, которые предусматривают недействительность соглашений о более высокой стоимости, заключенных в результате представления неверных сведений.

12. Пункт 1 статьи В проекта заключен в скобки, поскольку он не рассматривался Рабочей группой и, следовательно, изучение содержащейся в нем нормы выходило за пределы круга ведения Редакционной группы. Настоящее положение является частью Брюссельского протокола 1968 года [статья 3 (1)], и было согласовано, что его следует включить в текст проекта предварительно, с тем чтобы этот текст был как можно более полным¹⁰.

13. Пункт 2 статьи В проекта в целом основан на статье 3 (2) Брюссельского протокола 1968 года. Однако он содержит формулировку, которая соответствует статье С настоящего проекта, так как в ней предусматривается, что служащий или агент имеет право воспользоваться ограничением ответственности лишь в том случае, если они докажут, что они действовали в пределах своих служебных функций.

14. Пункт 3 статьи В в своей первой фразе соответствует существу статьи 3 (3) Брюссельского протокола 1968 года.

15. Статьей С решаются проблемы, возникающие в обстоятельствах, когда ограничение

ответственности неприменимо. Эта статья является отходом от статей 2 e и 3 (4) Брюссельского протокола 1968 года, так как согласно формулировке статьи С перевозчик не может ограничивать свою ответственность действиями своих служащих или агентов, когда такие действия вызваны преднамеренными упущениями с их стороны. Было согласовано, что концепция «преднамеренных неправильных действий» является наиболее приемлемым компромиссом для установления критерия определения того типа действий, который устраняет ограничение ответственности.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

27. Рабочая группа рассмотрела приведенный выше доклад Редакционной группы¹¹. Этот доклад Редакционной группы, включая предложенные положения проекта, был одобрен большинством членов Рабочей группы.

28. По некоторым пунктам предлагаемых положений проекта были высказаны следующие замечания, предложения и оговорки:

a) в отношении пункта 2 статьи А один представитель зарезервировал свою позицию и предложил следующий альтернативный текст:

«В отличие от пункта 1, где контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки используется для упаковки товаров, сумма, основанная на единице упаковки или отгрузки, не используется в качестве основания для ограничения ответственности перевозчика, его служащих и агентов или судна».

b) В отношении пункта 4 статьи А один представитель зарезервировал свою позицию и заявил, что такое положение приведет к тяжбам, поскольку оно дает слишком много поводов для споров. Этот представитель заявил, в частности, что в данном положении не предусматривается, как правило, перевод в национальную валюту, как это определено в Варшавской конвенции и в других конвенциях.

c) В отношении статьи С несколько представителей зарезервировали свои позиции. Отмечалось, что данное положение приведет ко многим осложнениям и является несправедливым в отношении перевозчика, поскольку в нем предусматривается субститутивная ответственность перевозчика за преднамеренно неправильные действия его служащих или агентов. Некоторые представители высказали предпочтение подходу, проявленному в статьях 2 e и 3 (4) Брюссельского протокола 1968 года. Наблюдатели международных неправительственных организаций, поддерживая сохранение положений Брюссельского протокола 1968 года отметили, что слова «в пределах их служебных обязанностей» создадут серьезные трудности, связанные с толкованием, и отсюда будут часто возникать споры.

¹⁰ См. сноску 9, выше.

¹¹ См. сноску 9, выше.

Они также высказали мнение о том, что предложенное положение противоречит современной тенденции в пользу ненарушаемых ограничений и приведет к необходимости уплаты более высоких, по сравнению с нынешними, страховых премий. Отмечалось, что данное положение является результатом обсуждений в рамках Редакционной группы, что отражено в пункте 15 доклада Редакционной группы по данному вопросу. Двое представителей полагали, что данная статья может оказаться ненужной, если в статье А в конечном счете будет предусмотрено достаточно высокое ограничение ответственности. Еще один представитель, который разделял точки зрения этих наблюдателей, высказал мнение о необходимости ограничения данной статьи ущербом, вызванным преднамеренно неправильными действиями. Однако большинство членов Рабочей группы высказалось в пользу данной статьи в качестве подходящего компромиссного решения данной проблемы.

29. Один из представителей, которого поддержал другой представитель, предложил дополнить статью А предлагаемых положений проекта новыми тремя пунктами. В этих пунктах говорится следующее:

«6. В случаях, когда стоимость товаров была объявлена грузоотправителем до их получения перевозчиком и включена в коносамент, ограничения ответственности, предусмотренные в пункте 1, не применяются и такое заявление, включенное в коносамент, является prima facie доказательством стоимости таких товаров.

7. Если стоимость, которая значительно превышает фактическую стоимость товаров, была умышленно неправильно указана отправителем в коносаментах, перевозчик не несет никакой ответственности за любую потерю или ущерб таких товаров.

8. Перевозчик не несет никакой ответственности за любую потерю или ущерб товаров, если отправитель не указал в письменном виде точный характер (или описание) стоимости товаров до того, как они были получены перевозчиком».

Представитель, внесший данное предложение, заявил, что в нем будут предусмотрены необходимые общие принципы объявления отправителями стоимости и что это положение направлено на предотвращение преднамеренно неправильных заявлений отправителей. С другой стороны, все другие выступавшие представители высказались против включения этих предложенных пунктов. Было заявлено, что эти пункты скорее приведут к созданию новых трудностей, чем к их решению. Отмечалось также, что вопросы неправильного изложения стоимости товаров отправителями, такие как преднамеренно неправильные заявления отправителя в отношении стоимости товаров, должны регулироваться внутригосударственным правом. Один из

представителей высказался против положений, которые, как он полагал, являются по существу пенитенциарными. Отмечалось также, что Редакционная группа внимательно рассмотрела вопрос о включении такого положения, но отклонила его (пункты 10 и 11 части I доклада Редакционной группы).

II. ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ

А. Введение

30. Проблемы, связанные с переотправкой, рассматриваются во второй части второго доклада Генерального секретаря¹². В указанном докладе анализ юридических вопросов и альтернативных решений проводился на примере следующих двух ситуаций:

а) В одной из этих ситуаций, для которой типичен стандартный «сквозной» коносамент, перевалка второму перевозчику конкретно согласована во время отправки. Например, грузоотправитель в Бомбее, который посылает товары в Токио, может заключить договор с перевозчиком, в соответствии с которым договаривающийся перевозчик берет на себя доставку товаров на своем судне в Сидней, а в Сиднее перегрузить товары на судно последующего перевозчика для перевозки из Сиднея в Токио. При такой операции лицевая сторона коносамента заполняется следующим образом: «Порт погрузки: *Бомбей*; порт разгрузки: *Сидней*; конечный пункт назначения: *Токио*». Далее в докладе отмечается, что в такой коносамент включаются оговорки, касающиеся того, что в отношении перевозки после порта разгрузки судна (например, Сиднея) договаривающийся перевозчик действует только как агент и не несет ответственности за ущерб или убытки, даже если он получил стоимость фрахта за всю перевозку.

б) Во второй ситуации в контракте о перевозке не имеется конкретных положений в отношении перевалки. Например, когда товары отправляются из Бомбея конечным назначением в Токио, лицевая сторона коносамента заполняется следующим образом: «Порт погрузки: *Бомбей*; порт разгрузки: *Токио*». В докладе, однако, отмечается, что в такой коносамент обычно включаются общие оговорки о том, что «независимо от того, имеется ли четкая предварительная договоренность или нет, перевозчик имеет право везти товары в порт назначения на судах, принадлежащих перевозчику или другим лицам», при этом ответственность договаривающегося перевозчика «ограничивается частью перевозки, осуществляемой им на своем судне или судах».

31. В докладе Генерального секретаря отмечается, что в Брюссельской конвенции 1924 года и в Брюссельском протоколе 1968 года нет по-

¹² A/CN.9/76/Add.1, часть вторая, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

ложений, касающихся реализации такого рода оговорок о перевалке. В отношении тех случаев, когда, например, товары отправляются из порта А (например, Бомбей), затем происходит перевалка их на судно другого перевозчика в порту В (например, Сидней), и они разгружаются в конечном порту назначения С (например, Токио), обсуждались следующие вопросы: 1) должна ли ответственность договаривающегося перевозчика прекращаться в пункте перевалки (порт В), или она должна охватывать весь путь до порта конечного назначения (порт С)? 2) Какими правилами должна регулироваться ответственность последующего перевозчика в отношении перевозки из порта В в порт С? Например, если государство, где находится порт А, является стороной международной конвенции, а государство, в котором находится порт В, не является стороной этой конвенции, означает ли положение коносамента о том, что первоначальный отрезок перевозки заканчивается в порту В, что указанная конвенция неприменима к перевозке на отрезке между портами В и С? 3) Если конвенция применима на всем пути перевозки, то должен ли последующий перевозчик (более конкретно, окончательный или доставляющий перевозчик) в соответствии с положениями конвенции нести ответственность перед владельцем груза в отношении перевозки от В до С? Или же доставляющий перевозчик должен нести ответственность за перевозку от А до С, с условием выплаты возмещения договаривающимся перевозчикам (или перевозчиком на промежуточном соединительном отрезке) за убытки, понесенные по вине указанного перевозчика?

32. В докладе Генерального секретаря (часть вторая, пункты 20—26) дается анализ установленных правил, касающихся вышеуказанных вопросов, которые содержатся в международных конвенциях, регулирующих воздушные (Варшавская конвенция), дорожные (Конвенция ДПГ) и железнодорожные (Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов) перевозки. В докладе (там же, пункты 35—40) приводятся альтернативные проекты текстов, касающихся правил относительно периода, в течение которого ответственность несет перевозчик, и разработанных Рабочей группой на ее третьей сессии¹³. В соответствии с одной альтернативой (альтернатива А) договаривающийся перевозчик несет ответственность по конвенции за перевозку от порта отправления (порт А) до порта конечного назначения (порт С) в соответствии с типичным «сквозным» коносаментом, охарактеризованным в пункте 30 а, выше, так же как после переотправки — в соответствии с общим положением о «свободном праве» (или выборе), изложенном в пункте 30 b, выше. В соответствии со вторым альтернативным положением (альтернатива В) договаривающийся перевозчик должен нести ответственность за

перевозку на всем пути лишь в тех случаях, когда перевалка осуществляется в соответствии с общим положением о «свободном праве» (или выборе); в соответствии с этим проектом ответственность договаривающегося перевозчика прекращается после осуществления перевалки в соответствии с процедурой, конкретно предусмотренной в коносаменте, как это имеет место в сквозном коносаменте, описанном в пункте 30 b. В докладе также приводится (там же, пункт 41) проект положения об ответственности по конвенции последующих перевозчиков.

В. Обсуждение вопроса Рабочей группой

33. Рабочая группа обсудила вопрос об ответственности договаривающегося перевозчика после перевалки по каждому из двух видов процедур, изложенных в пунктах 30 а и 30 b, выше. Во-первых, было уделено внимание перевалке, осуществляемой договаривающимся перевозчиком в соответствии с общим положением о «свободном праве» (или выборе) (см. пункт 30 b, выше). Было достигнуто общее согласие в отношении того, что, хотя такая перевалка, осуществляемая в нормальных обстоятельствах, может быть разрешена по договору в соответствии с правилами данной Конвенции, ответственность договаривающегося перевозчика перед владельцем груза за всю перевозку следует сохранить. Если товарам нанесен ущерб после такой перевалки, затраты на возмещение владельцу груза не останутся на договаривающемся перевозчике, поскольку договаривающийся перевозчик будет обычно пользоваться правом регресса в отношении фактического перевозчика (иногда именуемого «предыдущим перевозчиком» или «последующим перевозчиком»).

34. Касаясь случаев, когда перевалка в отношении оговоренной части перевозки была конкретно согласована в договоре о перевозке (например, по сквозному коносаменту, охарактеризованному в пункте 30 а), несколько представителей высказали мнение о том, что ответственность договаривающегося перевозчика должна кончатся после перевалки. Было отмечено, что никакие правовые положения не требуют от перевозчиков выдавать сквозные коносаменты. Если возложить на договаривающегося перевозчика ответственность за всю перевозку, этот перевозчик может отказаться выдавать такие сквозные коносаменты; в результате документ, полезность которого выявилась в связи с перемещением и финансированием товаров в ходе перевозки, можно будет использовать не во всех случаях.

35. Некоторые представители полагали, что эти опасения не оправдываются. Договаривающегося перевозчику будет по-прежнему выгодно в финансовом и коммерческом отношении выдавать сквозные коносаменты. В случае нанесения ущерба после перевалки договаривающийся перевозчик, даже в том случае, когда он должен возместить ущерб отправителю, будет иметь

¹³ Рабочая группа, Доклад о третьей сессии, пункт 14.

право на возмещение со стороны последующего перевозчика. При транспортировке, в которой участвует ряд перевозчиков, перевозчикам удобнее самим распределить убытки между собой, чем требовать от отправителя выяснения, на каком этапе имел место ущерб, и вчинять иск против одного из фактических перевозчиков, который может находиться далеко от отправителя и может утверждать, что грузам был причинен ущерб еще до перевалки. В этой связи было обращено внимание на все более широкое применение контейнеров, что еще более затрудняет для отправителя установление того, какой именно из многих перевозчиков несет ответственность за ущерб, нанесенный товарам.

36. В ответ было отмечено, что общее правило о бремени доказательств, принятое Рабочей группой, поможет отправителю в тех случаях, когда неясно, какой из многих перевозчиков несет ответственность за ущерб, нанесенный грузу; однако, с другой стороны, высказывались сомнения относительно достаточности бремени доказательств в этой связи.

37. Рабочая группа рассмотрела также вопрос об ответственности фактического перевозчика. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что при обоих видах перевалки, о которых шла речь выше, фактический перевозчик должен по конвенции нести ответственность перед владельцем груза за ущерб или убытки, имевшие место в то время, когда товары находились под его контролем. В тех случаях, когда договаривающийся перевозчик также несет ответственность, владелец груза будет иметь возможность выбора в отношении предъявления своего иска, однако он, конечно, не сможет дважды взыскивать возмещение за одни и те же убытки.

С. Доклад Редакционной группы

38. В целом было достигнуто согласие относительно того, что, хотя в отношении некоторых аспектов рассматриваемого вопроса были высказаны несходные мнения, имеется достаточная основа для соглашения, чтобы передать данный вопрос Редакционной группе. Редакционная группа, рассмотрев данный вопрос, представила следующий доклад:

ЧАСТЬ II ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ

1. Редакционная группа в своих действиях исходила из следующего: а) Рабочая группа приняла решение, что перевозчик по договору несет ответственность за весь груз, даже если в соответствии с оговоркой о праве перевалки груза он поручает перевозку части груза другому лицу; б) в Рабочей группе были высказаны различные мнения в отношении того, следует ли применять это правило даже тогда, когда в договоре перевозки предусматривается, что обусловленная часть груза, обозначенного в договоре, перевозится другим перевоз-

чиком. В ходе переговоров в Редакционной группе выяснилось, что может быть достигнуто общее согласие в отношении правил, применимых в обоих этих случаях на основе предлагаемого проекта резолюции, изложенного ниже.

2. Редакционная группа рекомендует следующее положение о перевалке грузов:

Статья D

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

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

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

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

Статья E

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

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

Замечания по предлагаемому проекту положений

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

* Квадратные скобки были добавлены по решению Рабочей группы. См. пункт 43, ниже.

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

5. Пункты 3 и 4 в разъяснениях не нуждаются.

6. Пункт 1 статьи E (за исключением предусмотренного в пункте 2) обеспечивает применимость положений статьи D, в соответствии с которыми перевозчик, в частности, несет ответственность за весь груз (пункт 1), а «фактический перевозчик» несет ответственность за груз, перевозимый им, в тех случаях, когда перегрузка товара особо согласована в коносаменте (посредством коносамента).

7. В пункте 2 статьи E предусматривается, что перевозчик по договору освобождается от ответственности, если он докажет, что утеря или порча (или задержка) была вызвана событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика. Это положение принято как часть компромисса между изложенными в Рабочей группе различными точками зрения в отношении регулирования ответственности перевозчиков в случае перевозки через посредство коносамента.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

39. Рабочая группа рассмотрела изложенный выше доклад Редакционной группы и одобрила статью D предлагаемого проекта положений.

40. В отношении статьи D один из представителей отметил, что в его понимании термин «фактический перевозчик» означает перевозчика, который заменил собой перевозчика по договору при выполнении всего договора о перевозке или его части. Этот термин следует определить при изучении определений, которое будет проводиться в ходе следующей сессии.

41. В отношении статьи E текста предлагаемого проекта, составленного Редакционной группой, со стороны многих представителей были высказаны возражения против пункта 2 этой статьи. Было заявлено, что это положение фактически является не компромиссом, как об этом говорилось в пункте 7 замечаний Редакционной группы (пункт 38, выше), а выражением точки зрения представителей, выступавших за то, чтобы позволить перевозчику по договору ограничить свою ответственность в соответствии с полным коносаментом только частью перевозимого груза. Отмечалось, что такой результат не соответствовал бы ожиданиям грузоотправителя, на имя которого перевозчик по договору выдает полный коносамент.

42. С другой стороны, некоторые представители отмечали, что статья E предоставляет значительные преимущества собственнику груза, так

как а) положения этой статьи способствуют постоянному использованию полных коносаментов, а не принуждению каждого перевозчика к выдаче коносамента на свою часть перевозимого груза; в результате этого грузоотправитель может получить оборотный коносамент на весь перевозимый груз; б) кроме того, перевозчик по договору несет при этом ответственность во всех случаях, за исключением тех случаев, когда он докажет, что события, приведшие к потерям, произошли в то время, когда товары находились в ведении «фактического» перевозчика; в) помимо этого, согласно положениям статьи E перевозчик также несет ответственность за утерю или ущерб в течение всего периода пребывания грузов в порту перевалки, но не несет такой ответственности, если он полагает, что не может взять на себя ответственность за грузы на время последующей перевозки и соответственно выдал коносамент только на перевозку в порт перевалки. Однако некоторые другие представители придерживались того мнения, что перевозчик несет ответственность за грузы в порту перевалки, если они не поступили в ведение фактического перевозчика.

43. Учитывая возражения против пункта 2 статьи E, некоторые представители настаивали на его изъятии, а другие предлагали заключить его в скобки, с тем чтобы правило по данному вопросу было сформулировано на будущей сессии Рабочей группы. Другие представители отмечали, что если будет принято решение использовать скобки, то в них следует заключать всю статью E, поскольку известно, что несколько членов Редакционной группы согласились с пунктом 1 статьи E только при условии, что в него входит и пункт 2. Однако отмечалось, что, поскольку большинство членов Рабочей группы не согласны с пунктом 2 статьи E в его нынешней формулировке, заключение всей статьи в скобки может создать ошибочное впечатление условного одобрения. Один из представителей, которого поддержали другие представители, высказался за использование слова «освободить» вместо «снять» в первой строке пункта 2 статьи E, если весь этот вопрос будет рассматриваться вновь. Было принято решение о том, что доклад Редакционной группы должен быть изложен в том виде, в каком он был представлен Рабочей группе (с текстом статьи E, взятым в квадратные скобки), но с указанием, что против пункта 2 статьи E высказывалось больше членов Рабочей группы, чем за его включение.

44. Один из представителей предложил положение с целью замены пункта 2 статьи E, которая может рассматриваться в качестве компромисса, когда в ходе будущей сессии Рабочая группа закончит работу по этому вопросу. Положение, предложенное этим представителем, выглядит следующим образом:

Статья E

2) Перевозчик может снять с себя ответственность за утерю или порчу груза, вызван-

ную событиями, происшедшими в то время, когда такой груз находился в ведении фактического перевозчика в следующих случаях:

- А. 1) когда фактический перевозчик признан ответственным за порчу груза и указанное судебное решение было выполнено, или
- 2) когда фактический перевозчик был должным образом подвергнут судебному разбирательству по требованию грузоотправителя или грузополучателя в соответствии со статьями (), или
- 3) когда фактический перевозчик был должным образом подвергнут арбитражному разбирательству по требованию грузоотправителя или грузополучателя в соответствии со статьями ().

В. Бремя доказывания, что любая такая утеря или порча была вызвана указанными обстоятельствами, возлагается на перевозчика.

III. ОТКЛОНЕНИЕ

А. Введение

45. В третьей части второго доклада Генерального секретаря при рассмотрении этого вопроса отмечалось, что в статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года предусматривается, что перевозчик «не несет ответственности за любые потери или повреждения», являющиеся результатом 1) «любого разумного отклонения» или 2) «любого отклонения от курса для спасения или попытки спасения людей или имущества на море»¹⁴. Высказывалось мнение, что в связи с этими двумя положениями возникают вполне определенные проблемы.

46. Что касается первого из этих положений, то отмечалось, что оказалось трудным толковать и применять правило, освобождающее перевозчика от ответственности за «любое разумное отклонение». Одной из причин являлось то, что маршрут для перевозчика обычно не определяется, отсюда существует основная трудность в определении пункта для «отклонения от курса». Указывалось также, что самым серьезным практическим последствием отклонения является задержка с доставкой товара; такая задержка может привести к а) физическому повреждению товара (например, порча скоропортящегося груза) или б) к экономическим потерям, помимо физического повреждения (например, потери в результате невозможности использовать или перепродать товар). В докладе отмечалось, что в Брюссельской конвенции 1924 года не содержится положения об ответственности морских

перевозчиков за задержку, и обращалось внимание на высказывание о том, что Рабочей группе следует отдельно рассмотреть вопрос о задержке¹⁵.

47. Что касается положения статьи 4 (4) Конвенции 1924 года, освобождающего перевозчика от ответственности за потери или повреждения, являющиеся результатом «любого разумного отклонения» (в отличие от положения о спасении людей и собственности на море), то в докладе Генерального секретаря обращалось внимание на альтернативные решения, которые включали: 1) презумпцию того, что отклонение от курса с определенными установленными целями будет рассматриваться *prima facie* как неразумное (пункт 33); 2) положение о том, что перевозчик несет бремя доказывания того, что отклонение было разумным (пункт 34) и 3) исключение вышеуказанного общего положения об отклонении в статье 4 (4) вместе с рассмотрением положения об ответственности перевозчика за задержку (пункты 35—36)¹⁶.

48. В связи с этой третьей альтернативой указывалось на общее правило об ответственности и бремени доказывания в том виде, как оно было принято Рабочей группой на четвертой сессии¹⁷; это правило гласит следующее:

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

49. Отмечалось, что в соответствии с этим положением перевозчик будет нести ответственность за потерю или повреждение товаров в

¹⁵ Доклад Генерального секретаря об определении тематических разделов в области морских коносаментов для возможного дальнейшего изучения, A/CN.9/WG.III/R.1, пункты 6—8.

¹⁶ Во втором докладе Генерального секретаря отмечалось (часть третья, пункт 31), что в некоторых странах концепция «отклонения» не ограничивается отклонением от предполагаемого географического маршрута, а может применяться к различным видам нарушений договора перевозки, которые могут оказываться настолько серьезными, что перевозчик может быть лишен защиты на основе каких-либо положений коносамента или Гаагских правил (например, ограничение ответственности, сроки возбуждения иска). В докладе не указывалось, что эти доктрины входят в рамки настоящего вопроса об отклонении и, в интересах единообразного применения права, предлагалось (сноска 25), чтобы последствия серьезного преднамеренного нарушения договора рассматривались конкретно в соответствующих частях Конвенции. См., например, второй доклад Генерального секретаря: часть первая: ограничение ответственности раздел С.3 (пункты 51—55) (последствия преднамеренного или небрежного поведения); часть четвертая: период исковой давности, раздел В.4 (пункты 15—20) (претензии, основанные на деликтной ответственности или преднамеренном упущении).

¹⁷ Рабочая группа, Доклад о четвертой сессии, пункты 28 и 36.

¹⁴ A/CN.9/76/Add.I, часть третья, излагается в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

результате отклонения (а также по другим причинам), 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». Был поднят вопрос о том, существует ли необходимость в конкретных положениях относительно ответственности перевозчика в случае отклонения, а также относительно бремени доказывания, помимо вышеупомянутого общего положения об ответственности перевозчика, или же вопрос об отклонении может рассматриваться как часть общего вопроса об ответственности за задержку.

В. Обсуждение вопроса Рабочей группой

50. Рабочая группа обсудила проблемы, которые возникли в связи со статьей 4 (4) Брюссельской конвенции и которые были описаны в докладе Генерального секретаря (см. пункты 45—49, выше).

51. Ряд представителей указали, что положение, содержащееся в статье 4 (4), освобождающее перевозчика от ответственности за «любое разумное отклонение», вызвало множество затруднений и является неудовлетворительным. Эти представители указывали, что общая норма ответственности, которая была принята Рабочей группой и которая приводится выше, в пункте 48, разрешит проблемы, на которые направлена статья 4 (4), не сталкиваясь с трудностями практического порядка, которые возникли в связи с существующим конвенционным положением. В соответствии с этим подходом вопрос о том, следует ли разрешать отклонения, будет зависеть от того, может ли такое отклонение удовлетворять требованиям, установленным в общей норме, касающейся ответственности и бремени доказывания. Заявлялось далее, что положение об ответственности за задержку, которое может быть рассмотрено Рабочей группой на более поздней стадии, разрешит многие проблемы, возникшие в связи с отклонением. Однако некоторые представители указали на то, что они предпочли бы включение конкретного положения об отклонении.

52. Некоторые представители заявили, что в их национальных системах термин «отклонение» используется для того, чтобы описать серьезные нарушения договора вне рамок географического отклонения (см. сноску 16, выше). Однако в Рабочей группе имелась общая договоренность о том, что рассматривается лишь вопрос о географическом отклонении. В этой связи отмечалось, что последствия серьезного нарушения договора могли бы быть более подходящим образом рассмотрены в положениях, в частности, об ограничении ответственности и о сроке исковой давности.

53. Многие представители заявили, что, хотя и согласны с тем, что само по себе отклонение должно являться предметом отдельной статьи Конвенции, они тем не менее выступают за

сохранение положения, в котором рассматривалась бы ответственность перевозчика в связи со спасанием жизни людей и имущества на море. Рабочая группа обсуждала альтернативные проекты предложений по этому вопросу, изложенные в пункте 40 третьей части второго доклада Генерального секретаря. Некоторые представители также выразили мнение, что положение, которое позволит, среди прочего, отклонение с целью спасания жизни людей и имущества на море, должно иметь в отношении имущества более ограничительный характер, чем в отношении жизни людей.

С. Доклад Редакционной группы

54. После обсуждения в Рабочей группе этот вопрос был передан в Редакционную группу. Доклад Редакционной группы излагается ниже.

ЧАСТЬ III ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОТКЛОНЕНИЕ

1. В ответ на мнения, изложенные в Рабочей группе, Редакционная группа обсудила вопрос о необходимости отдельного положения о географическом отклонении в свете общих правил об ответственности перевозчика, принятых Рабочей группой. Редакционная группа пришла к заключению, что нет больше необходимости в таком общем положении о географическом отклонении, однако, по ее мнению, следует добавить отдельное положение, касающееся спасания жизни и имущества на море, к статье, содержащей общие правила об ответственности перевозчика (предпочтительнее в качестве нового пункта 3) (A/CN.9/74, пункт 28)*.

2. В соответствии с этим Редакционная группа рекомендует следующее правило:

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

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

55. Рабочая группа утвердила этот доклад Редакционной группы, включая предложенный проект правила.

IV. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

A. Введение

56. Срок исковой давности, применимый к судебному разбирательству в отношении перевозчика, рассматривается в четвертой части второго доклада Генерального секретаря. В докладе отмечалось, что одно из положений, касаю-

* Излагается в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше.

щихся данного вопроса, содержится в статье 3 (6) (пункт 4) Брюссельской конвенции 1924 года и что некоторые изменения будут осуществлены посредством пунктов 2 и 3 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года.

57. В докладе рассматривались вопросы, затрагиваемые этими положениями в следующих областях: 1) неясность в отношении применимости положений о сроке исковой давности к искам о несоблюдении сроков и искам, выдвигаемым вследствие гражданских правонарушений (пункты 4—12); 2) применимость срока исковой давности к арбитражному разбирательству (пункты 13—14); 3) начало срока исковой давности, особенно в связи с вопросами, возникающими в случае утери перевозчиком части или всего груза (пункты 21—45); 4) продолжительность срока исковой давности (пункты 46—53); 5) соглашения об изменении срока исковой давности (пункты 54—62); и 6) срок исковой давности, применимый к искам о возмещении убытка, предъявляемым перевозчиком третьему лицу, например, другому перевозчику, участвующему в исполнении договора, или страховщику по страхованию обязательств (пункты 63—67). Проекты положений, посвященных этим вопросам, были изложены и представлены в собранном виде в пункте 68 доклада.

В. Обсуждение вопроса Рабочей группой

58. Рабочая группа рассмотрела позиции, изложенные в альтернативных предложениях во втором докладе Генерального секретаря. Рабочая группа отметила взаимосвязь некоторых вопросов, посвященных сроку исковой давности. К ним относятся: продолжительность основного периода исковой давности, последствия преднамеренного или иного серьезного неправильного действия со стороны перевозчика, начало срока исковой давности и возможное приостановление или перерыв срока исковой давности в результате письменного иска.

59. Что касается видов исков, охватываемых правилами о сроке исковой давности, большинство членов Группы придерживалось мнения, что содержание Брюссельской конвенции 1924 года [ст. 3 (6), подпункт 4], с поправками, изложенными в статье 1 (2) (3) Брюссельского протокола 1968 года, следует изменить, с тем чтобы добиться определенности в отношении включения всех видов исков, выдвигаемых грузоотправителем против перевозчика, независимо от того, связаны ли они с договором или с деликтом. Что касается исков, возникающих вследствие преднамеренного неправильного действия со стороны перевозчика, некоторые представители отмечали, что в статье 46 (1) (с) [Международной] конвенции о железнодорожных перевозках груза и в статье 32 (1) Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) предусмотрен более длительный срок исковой давности и предложили придерживаться этого подхода. Эта точка зрения не была принята

большинством в связи с возможностью возникновения разногласий по поводу того, является ли утеря результатом преднамеренного или другого серьезного неправильного действия; такие разногласия нарушили бы простоту и ясность, необходимую для правила о сроке исковой давности.

60. Некоторые представители поддержали предложения, основывающиеся на статье 46 (3) [Международной] конвенции о железнодорожных перевозках груза и статье 32 (2) КДПГ, о приостановлении течения срока исковой давности в случае подачи письменного ходатайства перевозчику, до того момента, пока перевозчик не отклонит такое ходатайство посредством письменного уведомления. По мнению некоторых из этих представителей, приостановление течения срока исковой давности необходимо для защиты грузоотправителя, в особенности в тех случаях, когда срок исковой давности относительно непродолжителен. По мнению одного представителя, положение о приостановлении течения срока исковой давности посредством письменного ходатайства особенно желательно для тех государств, в национальном законодательстве которых не содержится каких-либо положений о перерыве и приостановлении течения срока исковой давности. Другой представитель указал на необходимость некоторых положений, касающихся случаев, когда стороны прекращают судебное разбирательство с целью решения вопроса путем переговоров. Однако большинство членов Рабочей группы придерживалось мнения, что вопрос о перерыве или приостановлении течения срока исковой давности должен быть оставлен на усмотрение национального законодательства. В этой связи было отмечено, что положение допускающее приостановление течения срока исковой давности посредством письменного ходатайства, может привести к судебным спорам. Было также отмечено, что это положение имело бы незначительную ценность, поскольку, если бы перевозчик не был готов согласиться на продление срока, он, вероятно, автоматически отклонил бы это ходатайство. Было также отмечено, что если принять положение о приостановлении течения срока исковой давности посредством письменного ходатайства, необходимо также предусмотреть максимальный срок такого продления. Было также высказано мнение, что содержание приостановления или перерыва срока исковой давности нуждается в дальнейшем уточнении.

61. Что касается положения о продлении срока исковой давности, предусмотренном в статье 3 (2) Брюссельского протокола 1968 года, Рабочая группа пришла к единодушному мнению, что стороны должны иметь возможность прийти к соглашению о продлении срока. Группа также пришла к заключению, что декларация перевозчика о продлении срока исковой давности должна иметь такое же значение. Большинство представителей придерживалось мнения, что такая декларация или соглашение должны быть и

ложены в письменной форме. В этой связи некоторые представители указали, что Рабочая группа должна больше придерживаться терминологии и подхода, нашедших отражение в проекте Конвенции ЮНСИТРАЛ о сроке исковой давности в международной купле-продаже товаров (A/CN.9/73)*.

62. Что касается начала срока исковой давности, общее мнение было таково, что в соответствии с настоящей Конвенцией случаи полной недоставки или утери груза представляют собой проблему, требующую внимательного рассмотрения.

63. Группа пришла к согласию в отношении того, что поскольку в Брюссельском протоколе 1968 года предусматривается, что «судебное дело» должно быть возбуждено в пределах срока исковой давности, это же правило должно быть применимо и к арбитражному разбирательству.

64. Что касается продолжительности срока исковой давности, девять представителей высказались за срок в один год и шесть представителей — за срок в два года. Однако несколько представителей, высказавшихся за срок в один год, отметили свое желание согласиться, в качестве компромисса, на срок в два года, если этот срок получит поддержку большинства.

С. Доклад Редакционной группы

65. Рабочая группа пришла к заключению, что упомянутые дискуссии свидетельствуют о наличии достаточной основы для соглашения о передаче этого вопроса на рассмотрение Редакционной группе. Рассмотрев данный вопрос, Редакционная группа представила следующий доклад:

ЧАСТЬ IV ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

1. Редакционная группа рекомендует нижеследующее положение, касающееся срока исковой давности:

Статья F

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

a) в случае частичной потери груза или его повреждения, или просрочки в доставке¹⁸, с последнего дня, когда перевозчик доставил какие-либо товары согласно договору;

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

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

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

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

Замечания по предлагаемому проекту положения

2. Формулировка пункта 1 о «всякой ответственности, касающейся перевозки в соответствии с этой Конвенцией», используется для пояснения широкого толкования правил об исковой давности, включающего все виды претензий, независимо от того, основываются ли они на договорной или деликтной ответственности.

3. Что касается продолжительности срока исковой давности, то мнения членов Редакционной группы, касающиеся установления этого срока в один год или в два года, разделились. Соответственно, оба срока даются в скобках. Во время обсуждения из всех присутствовавших на заседании семь представителей выразили мнение о том, что срок исковой давности должен быть один год. Шесть представителей заявили о том, что этот срок должен быть два года. Кроме того, два представителя, предпочитавших срок в один год, заявили, что они могут принять срок в два года в качестве компромисса.

4. В пунктах 1 a и 1 b, касающихся начала срока, проводится различие между a) случаями, когда некоторые (или все) товары поставляются, и b) всеми остальными случаями (как, например, потеря грузов или непринятие груза перевозчиком).

5. Отмечалось, что пункт 2 основывается на положениях Дорожной (КДПГ) конвенции и Железнодорожной (СИМ) конвенции. Предложение о том, чтобы последний день срока не засчитывался, не было принято на том основании, что эта точка зрения расходится с мнением, выраженным в многочисленных правовых системах.

6. Пункт 3 о продлении срока исковой давности путем заявления перевозчика или пу-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972, часть вторая, I, В, 3.

¹⁸ См. пункт 72, выше.

тем соглашения между сторонами относится только к заявлению или соглашению после возникновения основания для возбуждений иска, а не к положениям договора о перевозке. Большинство членов Редакционной группы поддержало второе предложение, которое предусматривает, чтобы заявление и соглашение были в письменной форме.

7. В пункте 4 принимается положение статьи 1 (3) Брюссельского протокола 1968 года, причем слова «три месяца» заменяются словами «на [девятисто дней]».

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

66. Рабочая группа рассмотрела вышеуказанный доклад Редакционной группы. Доклад Редакционной группы, включая предложенный проект правила, получил одобрение со стороны большинства членов Рабочей группы.

67. В отношении предложенного проекта правила были сделаны следующие замечания и предложения:

a) В отношении пункта 1 статьи F один из представителей указал, что сфера применения этого правила требует разъяснения в отношении положения о том, что период исковой давности относится лишь к искам грузоотправителя против перевозчика. Было отмечено, что период исковой давности для исков перевозчика против грузоотправителя, таких как иски относительно стоимости провоза, регулируется нормами национального права. Другой представитель отметил, что Брюссельская конвенция 1924 года содержит положения об ответственности грузоотправителя перед перевозчиком, и указал на неблагоприятность того, чтобы иски перевозчика регулировались различными сроками исковой давности в соответствии с национальными законами.

b) В отношении этого же пункта один представитель указал на необходимость разъяснения концепции «судебное разбирательство», принимая во внимание подход, использованный в проекте Конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров (A/CN.9/73)*;

c) В отношении пункта 3 статьи F один представитель считал, что это положение следует переформулировать согласно соответствующим положениям проекта Конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров (1972 год)¹⁹;

d) В отношении продолжительности срока ис-

ковой давности наблюдатель от Международного союза морского страхования, поддержанный наблюдателем от Международной торговой палаты, выразил мнение, что следует сохранить одногодичный срок исковой давности, поскольку двухлетний период будет содействовать продолжительным переговорам по грузовым искам. Однако ряд представителей отметили, что они не придерживаются этой точки зрения. Один из представителей отметил, что морские страхователи по контракту требуют от грузоотправителей быстрого представления им иска и что, по его мнению, морские страхователи получают пользу от продления срока исковой давности, поскольку по суброгации они находятся в положении грузоотправителя в отношении исков против перевозчиков²⁰.

68. Один из представителей предложил добавить следующий пункт к статье F предлагаемого проекта положений:

«5. Любой иск, предъявляемый в компетентном суде на основании статьи (X) настоящей Конвенции, прерывает течение срока исковой давности для любой другой юрисдикции, которая могла бы вступить в силу на основании данной статьи».

Представитель, который внес это предложение, указал, что это положение обеспечит дополнительную защиту для грузоотправителя, когда он начинает юридическое разбирательство в одной юрисдикции и после этого должен начинать судебное разбирательство в другой юрисдикции. При таком положении течение срока исковой давности должно быть прервано в момент начала первого судебного разбирательства.

69. Другой представитель, соглашаясь в целом с необходимостью такого положения, предложил альтернативный подход к этой проблеме и представил следующее дополнение к статье F предлагаемого проекта положений:

«Судебное или арбитражное разбирательство, начинаемое в суде или трибунале другого государства, согласно статьям (X) и (V) этой Конвенции имеет в любом ином договариваемом государстве, для целей прерывания течения срока исковой давности, такую же силу, как если бы судебное или арбитражное разбирательство было начато в этом договариваемом государстве».

70. Другие представители выразили заинтересованность в этих предложениях, но указали, что необходимо тщательное рассмотрение этого вопроса, поскольку данное предложение поднимает много сложных юридических проблем, которые не могут быть рассмотрены Рабочей группой в оставшееся время на этой сессии. Некоторые представители затруднялись согласиться с этими предложениями, высказывали принципиальные возражения против них. Один из представителей отметил, что эти предложения могут

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972, часть вторая, I, В, 3.

¹⁹ В статье 21 (2) Конвенции, в частности, предусматривается: «Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору...» (A/CN.9/73).

²⁰ См. также пункт 28, выше.

продлить на неопределенный срок период исковой давности для начала разбирательства в рамках другой юрисдикции. Другой представитель считал, что использование термина «прерывает» или «прерывание» может быть различным образом истолковано, особенно в тех государствах, которые незнакомы с концепцией гражданского права. Другой представитель предположил, что, вероятно, необходимо предусмотреть случаи, когда юридическое разбирательство будет начато во внутреннем суде, который не имеет компетенции. Было также отмечено, что подход, примененный в проекте конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров, в которой широко охватываются эти вопросы (например, статьи 15, 16 и 29), может быть полезен при формулировании правил по этим вопросам.

71. Было достигнуто согласие о необходимости дальнейшего рассмотрения этих предложений и о том, что они должны быть рассмотрены на одной из последующих сессий Рабочей группы.

72. В пункте 1 а статьи F упоминается об исках в случае просрочки, поскольку такие иски должны подлежать правилам исковой давности, даже если в Конвенции не будут установлены правила ответственности за просрочку. Однако было решено пересмотреть этот вопрос во время изучения Рабочей группой правил ответственности за просрочку.

V. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

73. Рабочая группа отметила, что она приняла решения по четырем из шести основных вопросов своей повестки дня нынешней сессии (см. пункт 7, выше). Было принято решение, что определения по статье 1 конвенции и упразднение статей, не имеющих силы, будут рассмотрены на шестой сессии Рабочей группы и что в качестве рабочего документа будут использованы части пятая и шестая второго доклада об ответственности морских перевозчиков за груз (A/CN.9/76/Add.1)*.

74. Было отмечено, что Рабочая группа не закончила свою работу по вопросам палубного груза и живых животных, которые рассматривались на третьей сессии (Доклад Рабочей группы о третьей сессии, пункты 23—29 и 30—34). Рабочая группа приняла решение внести эти вопросы в повестку дня шестой сессии. Была выражена надежда, что при рассмотрении Рабочей группой этого вопроса в ее распоряжение будут предоставлены материалы исследования вопроса о живых жи-

вотных, которое должно быть представлено Международным институтом унификации частного права (МИУЧП).

75. Рабочая группа рассмотрела далее доклад Генерального секретаря с изложением проблемных вопросов в области морских коносаментов для возможного дальнейшего изучения (A/CN.9/WG.III/R.1). Было принято решение, что на шестой сессии будут рассмотрены следующие вопросы, перечисленные в упомянутом докладе: ответственность перевозчика за несоблюдение сроков (пункты 6—8) и сфера применения Конвенции (пункты 9—11). Что касается вопроса о несоблюдении сроков, то было принято решение просить Генерального секретаря подготовить доклад, содержащий предложения относительно возможных решений; в связи со сферой применения Конвенции Рабочая группа приняла решение просить Секретариат подготовить небольшой рабочий документ, в котором обращалось бы внимание на положения Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола 1968 года. Рабочая группа запросила замечания и предложения членов Группы и наблюдателей на этой сессии по вопросам, которые предстоит рассмотреть на очередной сессии, и выразила надежду, что эти замечания и предложения будут представлены Секретариату задолго до сессии, чтобы их можно было использовать при подготовке необходимой документации.

76. Рабочая группа приняла решение о том, что вопросы, подлежащие рассмотрению на шестой сессии, должны обсуждаться в следующем порядке: а) определения, содержащиеся в статье 1; б) упразднение оговорок, не имеющих силы; в) палубный груз и живые животные; г) ответственность перевозчика за несоблюдение сроков и д) сфера применения Конвенции.

77. Рабочая группа попросила Генерального секретаря подготовить к ее седьмой сессии доклад о соответствующих условиях и правовых последствиях договора перевозки (см. A/CN.9/WG.III/R.1, пункт 13). В этой связи Генеральному секретарю была также направлена просьба рассмотреть ограничительные оговорки и гарантии. Рабочая группа также приняла решение, что вопросы по пунктам, которые должны быть рассмотрены Рабочей группой, могут быть распространены в той степени, в какой, по мнению Генерального секретаря, это необходимо.

78. Рабочая группа приняла решение рекомендовать шестой сессии ЮНСИТРАЛ провести шестую сессию Рабочей группы в Женеве с 27 августа по 7 сентября 1973 года, а седьмую сессию Рабочей группы — в Нью-Йорке в феврале 1974 года.

* Излагается в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.