IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

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

(Женева, 30 сентября — 11 октября 1974 года) (A/CN.9/96) *

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	1—9
I. СОДЕРЖАНИЕ И ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИХ ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ	10—68
A. Введение	10—12
B. Коносаменты	13—53
1) Положения существующих конвенций	13
2) Определение «коносамента»	14—19
a) Введение	14—16
b) Обсуждение вопроса Рабочей группой	17—19
3) Содержание коносамента	20—36
a) Введение	20
b) Обсуждение в Рабочей группе	21—36
4) Информация, представленная грузоотправителем, которая является неточной или которая не может быть проверена перевозчиком разумными средствами; оговорки перевозчика	37—42
a) Введение	37—38
b) Обсуждение в Рабочей группе	39—42
5) Содержание коносамента как доказательство против перевозчика	43—49
a) Введение	43—45
b) Обсуждение в Рабочей группе	46—49
6) Последствия невключения в коносамент необходимой информации	50—53
a) Введение	50
b) Обсуждение в Рабочей группе	51—53
C. Другие документы, помимо коносаментов, подтверждающие договор перевозки	54—59
1) Введение	54—55
2) Обсуждение в Рабочей группе	56—59
D. Доклад Редакционной группы	60
E. Рассмотрение доклада Редакционной группы	61—68
II. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ И ПОСЛЕДСТВИЯ ГАРАНТИЙНЫХ ПИСЕМ	69—92
A. Введение	69—74
B. Обсуждение в Рабочей группе	75—84
C. Доклад Редакционной группы	85
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	86—92
III. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ	93—105
A. Введение	93—96
B. Обсуждение в Рабочей группе	97—103
1) «Грузополучатель»	97—98
2) «Договор перевозки»	99—103
C. Доклад Редакционной группы	104
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	105
IV. БУДУЩАЯ РАБОТА	106—110

ДОБАВЛЕНИЕ

ЧЕТВЕРТЫЙ ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ГРУЗ: КОНОСАМЕНТЫ
[распространен в качестве документа A/CN.9/96/Add.1, воспроизводимого в настоящем томе, ниже, часть вторая, IV, 2].

* 18 ноября 1974 года.

ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по Международному законодательству в области морских перевозок была создана Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на ее второй сессии (1969 год) и расширена Комиссией на ее четвертой сессии (1971 год)¹. Членами Рабочей группы, состоящей из 21 члена Комиссии, являются: Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Гана, Египет, Заир, Индия, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Польша, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Федеративная Республика Германии, Франция, Чили и Япония.

2. При определении задачи Рабочей группы Комиссия на своей четвертой сессии приняла решение, что

«правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в Протоколе поправок к данной Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости и подготовку, в случае надобности, новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций»².

Кроме того, Комиссия определила ряд тем, которые надлежало, среди прочего, рассмотреть. Рабочая группа на предыдущих сессиях приняла решение в отношении следующих из этих тем: а) период ответственности перевозчика; б) ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; в) оговорки в коносаментах о выборе суда³; д) основные нормы, определяющие ответственность перевозчика; е) оговорки об арбитраже в коносаментах⁴; ф) ограничение от-

ветственности за перевозку единицы груза; г) перевалка грузов; h) отклонение; и) срок исковой давности⁵; j) ответственность перевозчика за задержку; k) сфера применения Конвенции; l) изъятие оговорок, не имеющих силы; m) палубный груз и живые животные и n) определения, содержащиеся в статье 1⁶.

3. На шестой сессии Рабочая группа решила посвятить седьмую сессию следующим темам: а) содержание договора морской перевозки грузов; б) действительность и последствия гарантийных писем; в) правовое действие коносамента в защите добросовестного приобретателя коносамента и д) любые иные темы, необходимые для завершения первоначального обсуждения положений Брюссельской конвенции 1924 года и Протокола 1968 года⁷.

4. Рабочая группа провела свою седьмую сессию в Женеве с 30 сентября по 11 октября 1974 года.

5. На сессии были представлены двадцать членов Рабочей группы⁸. В работе сессии приняли участие следующие члены Комиссии и наблюдатели: Филиппины и Сирийская Арабская Республика, и наблюдатели от следующих международных, межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

часть вторая, IV, 1). Рабочая группа использовала в качестве рабочих документов первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV) и два других рабочих документа, подготовленных Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком (A/CN.9/74, приложение I; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 2) и «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/74, приложение II; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 3).

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

⁶ Доклад Рабочей группы о работе ее шестой сессии, Женева, 4—20 февраля 1974 года (A/CN.9/88, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1). Рабочая группа использовала в качестве рабочих документов третий доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/88/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 2), пятую часть второго доклада Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4), исследование, подготовленное Международным институтом унификации частного права (МИУЧП), озаглавленное «Исследование вопроса перевозок живых животных» (A/CN.9/WG.III/WR.11, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 3) и рабочий документ Секретариата по вопросу о палубном грузе (A/CN.9/WG.III/WR.14).

⁷ Доклад Рабочей группы о работе ее шестой сессии, Женева, 4—20 февраля 1974 года (A/CN.9/88, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1), пункты 148—149.

⁸ На сессии были представлены все члены Рабочей группы, за исключением Заира.

¹ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417)*, пункт 19; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, А.

² Там же. Комиссия на своей шестой сессии приняла решение о том, что Рабочая группа должна «продолжать работу в рамках ее полномочий, установленных Комиссией на ее четвертой сессии, и завершить ее работу в кратчайшие сроки». Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/9617)*, пункт 53; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть первая, II, А.

³ Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, Женева, 31 января—11 февраля 1972 года (A/CN.9/63, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV). Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз—коносаменты (A/CN.9/63/Add.1; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV).

⁴ Доклад Рабочей группы о работе ее четвертой (специальной) сессии, Женева, 25 сентября—6 октября 1972 года (A/CN.9/74, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год,

(ЮНКТАД), Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО), Международного морского комитета (ММК), Международной торговой палаты (МТП), Международной палаты по судоходству (МПС), Международного союза морского страхования (МСМС), Центрального бюро международных железнодорожных перевозок (ЦБМЖП), Международного института унификации частного права (МИУЧП) и Международной ассоциации судовладельцев (ИСА) и Балтийской и международной морской конференции (БММК).

6. Рабочая группа на основе аккламации избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Мохсен Шафик (Египет)

Заместители председателя:

г-н Д. М. Лопес Сааведра)
(Аргентина)

г-н Станислав Сухоржевский
(Польша)

Докладчик: г-н Р. К. Диксит (Индия).

7. Рабочая группа рассмотрела следующие документы:

- 1) предварительную повестку дня и аннотации;
- 2) четвертый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/WG.III/ WP.17, том I и Согг.1 и том II);
- 3) пересмотренную компиляцию проекта положений об ответственности перевозчиков (A/CN.9/WG.III/ WP.16);
- 4) меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов (представлен Норвегией) (A/CN.9/WG.III/ WP.15);
- 5) ответ Франции на вопросник от 3 апреля 1974 года. (Возможное определение договора перевозки и правовое положение грузополучателя.) (A/CN.9/WG.III/ WP.18);
- 6) ответы на третий вопросник по коносаментам, представленный правительствами и организациями для рассмотрения Рабочей группой (A/CN.9/WG.III/L.2 и Add.1 и 2).

8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

- 1) Открытие сессии.
- 2) Избрание должностных лиц.
- 3) Утверждение повестки дня.
- 4) Рассмотрение основных вопросов, еще не обсужденных Рабочей группой.
- 5) Будущая работа.
- 6) Утверждение доклада.

9. Рабочая группа использовала доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Четвертый доклад Генерального секретаря об ответственно-

сти морских перевозчиков за груз: коносаменты» (ниже именуемый четвертым докладом Генерального секретаря) (A/CN.9/WG.III/ WP.17), в качестве рабочего документа для обсуждения рассмотренных в нем тем. В этом докладе Генеральный секретарь рассмотрел следующие темы: содержание и правовые последствия выдачи коносаментов и других документов, подтверждающих договор перевозки (часть первая); действительность и последствия гарантийных писем (часть вторая); определение договора перевозки и правовое положение грузополучателя (часть третья)⁹.

I. СОДЕРЖАНИЕ И ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИХ ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ

А. Введение

10. Вопрос о содержании и правовых последствиях договора перевозки был исследован в первой части четвертого доклада Генерального секретаря¹⁰.

11. Рабочая группа на своей шестой сессии утвердила следующее правило для определения сферы применения Конвенции: «Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов»¹¹. На основании этого положения сфера применения Конвенции не будет ограничена договорами, подтвержденными коносаментом, а будет распространяться на договоры, подтвержденные более простыми документами или вообще не подтвержденные какими-либо документами. На своей шестой сессии Рабочая группа приняла решение о том, чтобы в отношении темы «Содержание договора перевозки» доклад Генерального секретаря, подготавливаемый к шестой сессии Рабочей группы, был сосредоточен «на содержании коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки, с учетом того, что для различных документов могут потребоваться различные положения»¹².

12. В соответствии с этим предложением Рабочей группы в первой части четвертого доклада Генерального секретаря два вида документов рассматриваются отдельно: коносаменты рассматриваются в главе I (пункты 3—67), а другие виды документов рассматриваются в главе II (пункты 68—74).

⁹ Четвертый доклад Генерального секретаря прилагается к настоящему докладу в качестве добавления (A/CN.9/96 Add.1, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

¹⁰ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 1—74, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже.

¹¹ Рабочая группа, доклад о шестой сессии (A/CN.9/88), пункт 48 а (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1). Это положение появилось в Пересмотренной компиляции проекта положений об ответственности перевозчика, далее именуемой «Пересмотренная компиляция» (A/CN.9/WG.III/ WP.16), в качестве статьи I-A (1).

¹² A/CN.9/88, пункт 152 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1).

В. Коносаменты

1) Положения существующих конвенций

13. В статье 3 Брюссельской конвенции 1924 года¹³ содержатся положения о содержании и правовых последствиях коносаментов; эти положения были дополнены статьей 1(1) Брюссельского протокола 1968 года, касающегося прав третьих лиц¹⁴. Эти положения излагаются ниже; положение, добавленное Брюссельским протоколом 1968 года, в которое включено второе предложение статьи 3 (4), выделено *курсивом*.

...

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

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

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

с) внешний вид и видимое состояние груза.

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

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

¹³ Далее упоминается как «Брюссельская конвенция». League of Nations, *Treaty Series*, Vol. CXX, No. 2764, p. 157; *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права Международной торговли*, том II, стр. 161 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3) (далее упоминается как *Регистр текстов*).

¹⁴ Далее упоминается как «Брюссельский протокол». Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года; Брюссель, 23 февраля 1968 года, *Регистр текстов*, стр. 221.

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

...

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

2) Определение «коносамента»

а) Введение

14. Поскольку в докладе Генерального секретаря для регулирования содержания и правовых последствий «коносамента» предлагается разработать специальные нормы, было признано желательным дать определение этого термина. Исходным пунктом в докладе Генерального секретаря было предположение о том, что нормы Конвенции в отношении «коносаментов» не обязательно связаны с вопросами, касающимися распределения прав между последующими держателями коносамента, когда коносамент в действительности передается или пускается в оборот. Напротив, доклад исходит из того, что определение коносамента затрагивает лишь права между грузоотправителем или грузополучателем или грузополучателем (или другим держателем коносамента) и перевозчиком¹⁵.

15. В докладе указано, что термины, которые иногда применяются для характеристики коносаментов (например, «оборотный», «товарораспорядительный документ»), имеют дополнительные значения, которые для различных стран являются различными и, следовательно, неудовлетворительными для формулировки основного определения документа, содержание которого будет определяться специальными нор-

¹⁵ A/CN.9/96/Add.1, часть первая, пункты 5—7 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

мами¹⁶. Отмечено далее, что такие документы действительно имеют особые поддающиеся определению характерные черты; такие документы должны вручаться перевозчику в обмен на товары. Именно эта характерная черта делает подобный документ надежным и эффективным средством для продажи и покупки грузов, когда они находятся в пути, и требует особых положений для обеспечения защиты третьих лиц, которые приобретают коносамента, полагаясь на содержащиеся в этом документе заявления. Поэтому в докладе Генерального секретаря предложено дать определение «коносамента» на основе упомянутых выше характеристик.

16. В докладе отмечено также, что в ответах на вопросник, разосланный Генеральным секретарем, сообщалось о том, что в «оборотных» коносаментах обычно предусматривается, что доставка грузов производится «приказу» указанного лица и в некоторых случаях «предъявителю»; в некоторых ответах предлагалось рассматривать как «коносамента» только те документы, которые содержат эти положения¹⁷. При рассмотрении этого предложения в докладе было отмечено, что такое правило отвечало бы интересам единообразия и создало бы предпосылки для разработки проекта определения, отражающего эту точку зрения (проект положения А-2, часть I, пункт 12). Однако в докладе отмечено также, что подобное требование относительно конкретной формулировки может привести к тому, что обычно употребляемые термины с аналогичными значениями (такие как документы, по которым доставка производится согласно «приказу или распоряжениям» или «распоряжениям») не будут подпадать под данное определение и могут вызвать также трудности в связи с коносаментами, которые составлены не на языках, на которых составлена Конвенция¹⁸. Поэтому в доклад включено альтернативное определение «коносамента» (проект положения А-1, пункт 10), в котором основное требование о том, что перевозчик доставляет груз только лицу, обладающему данным документом, дополняется правилом, согласно которому таким обязательством является положение в документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или предъявителю. На основании этого последнего положения документы, в которых используется выражение «приказу» или «предъявителю», без всякого сомнения, в соответствии с Конвенцией будут служить «коносаментами», хотя употребление этой конкретной терминологии не требуется.

б) Обсуждение вопроса Рабочей группой

17. Рабочая группа достигла общей договоренности о целесообразности разработки определения термина «коносамента». Большинство представителей, выступивших по данному вопросу, высказались в пользу подхода к вопросу об определении «коносамента», предложенного в исследовании Генерального секретаря¹⁹. Два представителя заявили о том, что они предпочли бы определение, в котором просто содержатся ссылки на соответствующие положения постановляющей части Конвенции.

18. Ряд представителей высказали мнение относительно того, что в определении должно четко говориться о том, что документ является коносаментом только в том случае, если он должен быть предъявлен в обмен на грузы. Некоторые представители обратили внимание на особые проблемы, которые возникают при утере коносамента или в том случае, когда грузы, к которым относится коносамент, подпадают под судебный приказ. Один из представителей отметил, что в некоторых странах грузы должны быть доставлены капитаном таможенным властям в порту назначения, а не держателю коносамента.

19. После обсуждения в Рабочей группе вопрос об определении «коносаментов» был передан Редакционной группе²⁰.

3) Содержание коносамента

а) Введение

20. В докладе Генерального секретаря рассматривались положения статьи 3(3) Брюссельской конвенции 1924 года, которые касаются требуемого содержания коносамента²¹. В докладе обращается внимание на неясности, возникшие в отношении некоторых требующихся статей, перечисленных для включения в подпункты 3а—с вышеуказанной статьи. Одна из таких неясностей касается последствий указания в коносаменте двух или более особенностей, перечисленных в подпункте 3б, или меньше особенностей, чем предоставлено отправителю. Вторая проблема касается того, что в соответствии с подпунктом 3с перевозчик должен указать внешний вид и видимое состояние «груза», в то время как подобные замечания чаще касаются упаковки; был включен проект положений, касающийся данной проблемы, в связи с подпунктом 3с и альтернативный проект положения с целью исключить любые сомнения в отношении того, что общее определение «груза» включает в себя упаковочные клетки, контейнеры и другую упаковку, пре-

¹⁶ A/CN.9/Add.1, часть I, пункты 59—65 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже) (проект положения J). Данная проблема более подробно рассмотрена в третьем докладе Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз (A/CN.9/88/Add.1), часть 3, раздел В, пункты 4—13 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 2).

¹⁷ См. A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункт 7 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

¹⁸ См. A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункт 11 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

¹⁹ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 10 (проект положения А-1) и 12 (проект положения А-2) (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

²⁰ О создании Редакционной группы см. пункт 60 настоящего доклада.

²¹ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 14—56 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, ниже).

доставленную грузоотправителем²². В докладе излагаются также возможные дополнения к требуемому содержанию коносамента²³.

б) *Обсуждение в Рабочей группе*

и) *Пересмотр требуемого содержания в соответствии с Конвенцией 1924 года*

21. Рабочая группа решила сохранить статью 3 (3) а Брюссельской конвенции 1924 года. Однако текст статьи был представлен Редакционной группе на рассмотрение с целью возможного упрощения формулировки.

22. Что касается статьи 3(3)б, то большинство представителей поддержали содержащийся в докладе проект положения В²⁴, в соответствии с которым перевозчик должен указать в коносаменте «число мест или предметов и количество или вес», при условии что и то и другое указано грузоотправителем. Рабочая группа утвердила такое изменение формулировки статьи 3(3)б.

23. Некоторые представители заявили, что коносамент должен включать краткое описание груза. Рабочая группа одобрила данное предложение, однако некоторые представители заметили, что любое такое описание груза должно быть весьма общим, особенно в случаях, когда груз содержится в упаковках или в контейнерах.

24. Касаясь статьи 3(3)с Брюссельской конвенции 1924 года, большинство представителей высказались за добавление фразы «включая их упаковку», как это предлагается в проекте положения С, содержащемся в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 28). Они аргументировали это тем, что видимое состояние упаковки груза часто указывает на состояние груза, заключенного в такой упаковке. Более того, поскольку перевозчики не должны вскрывать запечатанные упаковки или контейнеры, то в большинстве случаев они в состоянии осмотреть лишь видимое состояние упаковки груза, а не состояние самих грузов. Некоторые представители высказались против проекта положения С, исходя из того что ссылка на упаковку только в данном конкретном случае может привести к неправильному толкованию других разделов Конвенции, в которых используется термин «груз», и в таком случае такое положение будет способствовать тому, что при описании состояния упаковки перевозчики будут вносить ненужные оговорки.

25. Некоторые представители поддержали проект положения D, содержащийся в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 29), с требованием дополнить определение понятия «груз» [статья I-C(2) пересмотренной компиляции] фразой «и упаковочные клетки, контейнеры и другую упаковку, предоставляемую грузоотправителем». В поддержку проекта положения D приводились доводы о том, что это поможет уточнить не только тот факт, что перевозчик обязан отметить в коносаменте видимое состояние упаковки, что является достаточным указанием на состояние заключенного в эту упаковку груза, но также и то, что положения в пересмотренной Конвенции, касающиеся грузов, в частности те положения, которые предусматривают ответственность за ущерб, нанесенный грузу, применимы к упаковке груза. Некоторые другие представители высказались против проекта положения D, исходя из того что это приведет к возникновению новой ответственности перевозчика за ущерб, нанесенный упаковке, даже если содержащемуся в ней грузу не нанесен ущерб, и вновь возникнет проблема об ответственности перевозчика и ограниченные ответственности за перевозку единицы груза. Некоторые представители поддержали включение обоих проектов положений С и D. Другие представители предпочитали сохранить статью 3(3)с Конвенции 1924 года без каких-либо дополнений к определению понятия «груза», принятому ранее Рабочей группой.

26. Некоторые представители заявили, что требуемое содержание коносамента следует свести до минимума, и выступили против любого добавления к требованию минимального содержания, разработанному в соответствии со статьей 3(3) Брюссельской конвенции 1924 года. Они придерживались мнения, что если потребуются какие-либо добавления к содержанию коносамента, то их включение следует передать на усмотрение грузоотправителей.

ii) *Возможные дополнения к требуемому содержанию коносамента*

26. Некоторые представители заявили, что требуемое содержание коносамента следует свести до минимума, и выступили против любого добавления к требованию минимального содержания, разработанному в соответствии со статьей 3(3) Брюссельской конвенции 1924 года. Они придерживались мнения, что если потребуются какие-либо добавления к содержанию коносамента, то их включение следует передать на усмотрение грузоотправителей.

27. По предложению некоторых представителей Рабочая группа решила предусмотреть требование, чтобы коносаменты содержали краткое описание общего характера груза, предоставленного грузоотправителем, однако оставила на усмотрение Редакционной группы решить вопрос о соответствующем месте включения данного положения в пересмотренную Конвенцию.

28. Рабочая группа одобрила проект положения F, содержащийся в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 46), в соответствии с которым перевозчики должны отметить в коносаменте «название и основное предприятие перевозчика по договору». Предложение одного представителя исключить из проекта положения F слово «по договору» в свете определения понятия «перевозчик», ранее принятого Рабочей группой [Пересмотренная компиляция, статья I—C(1)], было передано на рассмотрение Редакционной группы. Предложение одного из представителей добавить в проект положения F фразу «или его аген-

²² Проекты положений С и D по данным вопросам включены в пункты 28 и 29 части I доклада Генерального секретаря. Как отмечается в данном докладе (примечание 29 к пункту 29), в соответствии с ранее принятым решением Рабочей группы контейнеры были учтены при разработке пределов ответственности перевозчика. См. статью II-B Пересмотренной компиляции (A/CN.9/WG.III/WP.16).

²³ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 42—52 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

²⁴ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункт 24 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

та в порту разгрузки» не было принято Рабочей группой.

29. Один из представителей, которого поддержали некоторые другие представители, предложил включить в требуемое содержание коносамента место выдачи коносамента и дату поступления груза в ведение перевозчика в порту погрузки. В поддержку этого предложения указывалось, что место выдачи имеет важное значение для определения географической сферы применения Конвенции, в то время как дата поступления груза в ведение перевозчика в порту погрузки определяет начало ответственности перевозчика за груз. Рабочая группа решила добавить в требуемое содержание коносамента место выдачи коносамента и дату поступления груза в ведение перевозчика в порту погрузки.

30. Большинство представителей согласились с необходимостью включения в требуемое содержание коносаментов следующих видов информации: порты погрузки и разгрузки в соответствии с договором перевозки; название судна, на которое принимается груз; количество оригиналов коносамента; и название грузоотправителя. Выражалось общее несогласие с требованием включения в коносаменты подробных положений, касающихся обрабатываемости.

31. Большинство представителей приветствовали требование подписи коносамента перевозчиком. Некоторые представители отметили, что данное правило должно иметь достаточно широкие рамки для того, чтобы разрешалось производить подпись с помощью механического воспроизведения, печатания или штампования, поскольку этот метод является общепринятым в коммерческой практике. Один из представителей высказался за предусмотрение того, чтобы требованиям подписи мог удовлетворять агент перевозчика.

32. Большинство представителей поддержали требование включить в той или иной форме фрахтовые сборы при перевозке груза по крайней мере в тех случаях, когда фрахт подлежит уплате в порту назначения. Некоторые представители высказались за обязательную отметку в коносаменте уплаты фрахта в порту погрузки.

33. Большинство представителей считали целесообразным указывать на коносаментах название грузополучателя. Однако некоторые представители указали, что грузополучатель может быть точно не известен, если коносамент выдавался приказу указанного лица или на предъявителя.

34. Один из представителей предложил добавить следующее требование, предъявляемое к содержанию коносамента: «Время, затраченное на погрузку, если оно превышает время, предусмотренное в договоре перевозки». Разъяснялось, что данное положение ставит своей целью лишить перевозчика возможности требовать от грузополучателя платы за простой, который имел место в порту погрузки.

35. Некоторые представители отметили необходимость тщательного рассмотрения санкций, пре-

дусмотренных в тех случаях, когда в коносамент не включены один или более требуемых пунктов, содержащихся в расширенном перечне информации. Было решено, что такое опущение не должно лишать силы коносамент. Один из представителей предложил передать вопрос о санкциях на рассмотрение национальных судов.

36. Что касается «бортового» коносамента, то Рабочая группа утвердила по существу изменение статьи 3 (7) Конвенции 1924 года, предложенное в проекте положения Н, содержащегося в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 55). Целью проекта положения Н является уточнение статьи 3(7), однако без изменения ее существа. Рабочая группа решила добавить к проекту положения Н фразу, заключенную в квадратные скобки, содержащуюся в пункте 56 доклада Генерального секретаря.

4) *Информация, представленная грузоотправителем, которая является неточной или которая не может быть проверена перевозчиком разумными средствами; оговорки перевозчика*

а) Введение

37. В Брюссельской конвенции 1924 года после констатации требуемого содержания коносамента к статье 3(3) в качестве общего положения добавлена следующая фраза:

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

38. В докладе Генерального секретаря отмечается, что вышеуказанное положение лишь позволяет перевозчику опустить данные подробности из коносамента, в то время как коммерческая практика требует включения таких подробностей при условии соответствующей отметки или оговорки со стороны перевозчика. В докладе излагается проект положения с целью отразить данную коммерческую практику²⁵.

б) Обсуждение в Рабочей группе

39. Один из представителей, поддержанный рядом других представителей, высказался за то, чтобы в качестве отправного пункта взять проект положения Е, изложенный в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 35); это положение требует, чтобы перевозчик включил в коносамент данные относительно описания, марок, числа мест, количества или веса груза, как они

²⁵ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 31—37 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже). Проект положения Е, в котором рассматривается данный вопрос, содержится в пункте 35.

представлены грузоотправителем, но оно позволяет перевозчику конкретно указать на свою оговорку, если у него есть основание сомневаться в точности данных грузоотправителя или если перевозчик не имеет возможности разумными средствами проверить эти данные. Вследствие этого было предложено дополнить проект положения Е положением, в котором говорится, что по отношению к третьим добросовестным сторонам перевозчик может применить лишь оговорку, содержащую конкретную ссылку на подозреваемую неточность, если перевозчик знал или должен был знать о неточности данных. Выступая в поддержку проекта предложения Е с указанными выше изменениями, некоторые представители заявили, что это предложение соответствует существующей коммерческой практике. Ряд представителей и наблюдателей отметили, что в соответствии с правилом, требующим указания того, что перевозчик «знал или должен был знать», на третью сторону будет возложено тяжелое бремя.

40. Ряд других представителей поддержали правило, в соответствии с которым перевозчик может отказаться включить в коносамент информацию относительно грузов, как они указаны грузоотправителем, при условии что перевозчик указывает конкретные причины такого отказа.

41. Рабочая группа приняла решение передать вопрос об оговорках Редакционной группе, поручив ей составить проект документа на основе следующих принципов:

1. Перевозчик обязан включить в коносамент все данные, указанные грузоотправителем, относительно описания, марок, числа мест, количества и веса груза;

2. перевозчик может добавить к данным, представленным грузоотправителем, свои оговорки, указав конкретные причины своих оговорок;

3. нет необходимости в разработке специального правила, касающегося юридических последствий в том, что касается вопросов доказательства, оговорки, включаемых перевозчиком в коносамент.

42. Рабочая группа решила, что общее правило относительно оговорок перевозчика должно относиться также к морским перевозкам навалочных и контейнерных грузов и что нет необходимости в разработке специальных правил, которые будут относиться лишь к этим конкретным видам перевозок. Однако один из представителей и один из наблюдателей указали на взаимосвязь между контейнеризацией и ограничением ответственности за перевозку единицы груза, ранее утвержденной Рабочей группой (Пересмотренная компиляция, статья II-C); в соответствии с этим положением контейнер представляет собой одну единицу отгрузки, но если дается описание содержания контейнера, то грузы в контейнере могут рассматриваться как несколько единиц отгрузки.

5) Содержание коносамента как доказательство против перевозчика

а) Введение

43. В статье 3(4) Брюссельской конвенции 1924 года, дополненной протоколом 1968 года, говорится следующее:

«4. Такой коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с пунктом 3а, b и с. Однако доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается третьему добросовестному приобретателю»²⁶.

44. В докладе Генерального секретаря (часть I, пункты 57—61) отмечено, что в связи с толкованием фразы «как они в нем описаны в соответствии с пунктом 3а, b и с» возникают проблемы, поскольку грузоотправитель часто представляет информацию (включая описание груза), которую перевозчик не может проверить. При таких обстоятельствах важно рассматривать информацию, данную грузоотправителем, в рамках тех оговорок, которые указаны перевозчиком в коносаменте. С другой стороны, иногда перевозчики включают оговорки относительно вопросов, в отношении которых они имеют разумные средства проверки; кроме того, иногда оговорки носят настолько общий характер или настолько расплывчатый характер, что лица, полагающиеся на коносамент, не могут получить из них соответствующего уведомления. В докладе изложен проект положения (J-1), направленный на то, чтобы более четко отразить первоначально и окончательно подтвержденные последствия, связанные со всеми данными в коносаменте, лишь при условии таких оговорок, которые допускаются Конвенцией²⁷.

45. В докладе отмечено также, что правило о неоспоримом доказательстве, добавленное Протоколом 1968 года, распространяется на «третьего добросовестного приобретателя». Это положение ясно обеспечивает защиту лица, которому грузополучатель передает коносамент, и обычно это положение истолковывалось как включающее грузополучателя. Однако в некоторых правовых системах положение грузополучателя неясно, поскольку существует возможность рассматривать его как непосредственного участника договора перевозки, а не как «третью» сторону. Высказывалось предположение, что этот вопрос не должен вызывать сомнений, поскольку грузополучатель (или банк, выступающий от его имени) при оплате груза часто полагается на коносамент. Был предложен проект положения, направленный

²⁶ Второе предложение, подчеркнутое в цитате, будет добавлено в соответствии с Брюссельским протоколом 1968 года.

²⁷ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 57—61 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже). Проект положения J-1 излагается в пунктах 59—60. Правила в отношении допустимых оговорок см. пункты 37—42, выше.

ный на то, чтобы устранить всякие сомнения относительно распространения в соответствующих случаях на грузополучателя защиты, предоставляемой лицу, которому передается груз²⁸.

б) Обсуждение в Рабочей группе

46. Обсуждение началось с рассмотрения проекта положения J-1, изложенного в докладе Генерального секретаря (часть I, пункты 59—60). Некоторые представители предложили внести в этот проект ряд редакционных изменений. Ряд представителей заявили о том, что слова «третьему добросовестному приобретателю» во второй фразе проекта положения J-1 являются недостаточно ясными и, следовательно, нет необходимости добавлять «включая получателя». Другие представители были готовы согласиться с добавлением слов «включая грузополучателя», при условии что не предполагают включение грузополучателя, который является также отправителем.

47. Большинство представителей подчеркивали необходимость проводить различие между теми случаями, когда коносамент не содержит оговорку, сделанных перевозчиком, и случаями, когда перевозчик правомерно сделал оговорки, допустимые Конвенцией. Некоторые из этих представителей внесли проекты предложений, направленные на достижение этой цели. Указывалось также, что при отсутствии оговорок коносамент должен служить в качестве доказательства груза, как он в нем описан, и что в этом случае по отношению к третьим добросовестным сторонам перевозчик не должен иметь возможности представлять доказательство, противоречащее описанию товаров, указанных в коносаменте. Однако в тех случаях, когда перевозчик включает имеющую юридическую силу оговорки в соответствии с Конвенцией, при условии допустимости этих оговорок, то конкретные данные, на которые распространяются оговорки, не должны рассматриваться как направленные против перевозчика.

48. Один представитель, поддержанный рядом других представителей, предложил разрешить перевозчику представлять доказательства в опровержение информации, содержащейся в коносаменте, за исключением случаев, когда третья добросовестная сторона полагалась в ущерб себе на какое-либо описание или заявление в коносаменте. Один из представителей заявил, что правило о коносаменте, имеющем силу доказательства, должно прямо предусматривать, что коносамент является достаточным доказательством только для отправителя по отношению к перевозчику; в противном случае общая формулировка, содержащаяся в настоящее время в статье 3(4) Конвенции 1924 года, может привести к ненужным спорам и различным толкованиям и необоснованно предоставить это преимущество лицу, которое стало обладателем коносамента в силу недобросовестного приобретения.

49. Рабочая группа приняла решение передать Редакционной группе проект положения J-1, а также предложения, внесенные членами Рабочей группы в ходе обсуждения.

б) Последствия невключения в коносамент необходимой информации

а) Введение

50. В докладе Генерального секретаря указано, что, несмотря на то что Брюссельская конвенция требует от отправителя указывать в коносаменте некоторую информацию (например, внешний вид и видимое состояние груза), в этой Конвенции нет четкого указания на последствия невключения перевозчиком этой информации. С целью внесения ясности в этот вопрос в докладе изложен проект положения (J-2), в котором предусматривается, что если отправитель не указывает в коносаменте внешний вид и видимое состояние груза, то считается, что в коносаменте он признал внешний вид и видимое состояние груза хорошим²⁹. Проект положения J-2 предусматривает также, что, если в коносаменте не требуется по прибытии груза оплата фрахта, считается, что отправитель указал в коносаменте, что по прибытии груза стоимость фрахта не будет взиматься³⁰.

б) Обсуждение в Рабочей группе

51. Обсуждение вопроса в Рабочей группе основывалось на проекте положения J-2, изложенного в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 63). Все выступавшие по этому вопросу представители поддержали правило, содержащееся в проекте положения J-2, в соответствии с которым, если отправитель не указывает в коносаменте видимое состояние груза, считается, что в коносаменте он признал это состояние грузов хорошим. Была достигнута договоренность относительно того, что такого рода презумпция будет подчеркивать обязанность перевозчика предпринимать разумные меры для проверки состояния грузов и обнаружения каких-либо повреждений или дефектов в грузах, о которых он знает, и для обеспечения необходимой защиты лиц, которым передается коносамент.

52. Большинство представителей возражали против положения, содержащегося в проекте положения J-2 и касающегося фрахта. В связи с этим положением, если в коносаменте не предусматривается уплата фрахта по прибытии груза, то предполагается, что стоимость фрахта не взима-

²⁹ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункты 62—65 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже) (проект положения J-2 приводится в пункте 63).

³⁰ При комплектовании полной структуры проекта положения, содержащегося в приложении к докладу Генерального секретаря (A/CN.9/96/Add.1), эти допускаемые обозначения будут лишь предварительным доказательством, которое может быть опровергнуто, если коносамент не будет передан третьему добросовестному приобретателю. См. проект положения J-1, рассматриваемый в пунктах 43—45, выше.

²⁸ A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункт 60 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

лась с грузополучателя. По мнению некоторых представителей, такого рода правило необходимо для обеспечения защиты третьих лиц (включая грузополучателей); поскольку они разумно могут ожидать, что перевозчик может включить в коносамент неправильные данные, если стоимость фрахта будет взиматься по месту назначения. Некоторые представители выступили за правило, в котором говорилось бы, что перевозчик не может взимать какую-либо плату за стоимость фрахта с грузополучателя, если в коносаменте указано, что стоимость фрахта была заранее оплачена.

53. Проект положения J-2 был передан Редакционной группе для дальнейшего рассмотрения с учетом его обсуждения в Рабочей группе.

С. Другие документы, помимо коносаментов, подтверждающие договор перевозки

1) *Введение*

54. Вопрос о других документах, помимо коносаментов, которые могут быть выданы в подтверждение договора перевозки грузов морским путем, рассматривался в пунктах 68—74 первой части доклада Генерального секретаря (A/CN.9/96/Add.1). В докладе указывалось, что на шестой сессии Рабочая группа постановила, что положения пересмотренной Конвенции будут применяться ко всем договорам морской перевозки грузов (Пересмотренная компиляция, статья I-A). Хотя перевозчик по требованию грузоотправителя должен выдать коносамент (Пересмотренная компиляция, статья IV-A), в некоторых случаях грузоотправитель может не потребовать этого и, следовательно, коносамент не будет выдан.

55. Согласно проекту варианта А (часть I, пункт 71), содержащемуся в докладе, сторонам будет предоставлена полная свобода договариваться о содержании других документов, помимо коносамента, которые они пожелают выдать; однако это должно соответствовать правилу о том, что любой такой документ, если не будет доказано иное, служит подтверждением получения перевозчиком указанного в нем груза. Согласно проекту варианта В (часть I, пункт 74 доклада) грузоотправитель может потребовать, чтобы неофициальный документ содержал один или более пунктов информации, запрашиваемой в коносаменте, и тогда содержание неофициального документа будет считаться, если не будет доказано иное, подтверждением получения перевозчиком груза.

2) *Обсуждение в Рабочей группе*

56. Большинство представителей высказались в поддержку проекта варианта А, изложенного в докладе Генерального секретаря (часть I, пункт 71), поскольку они хотели сохранить гибкость в использовании документов, помимо коносаментов. Данные представители указывали, что правила Конвенции, касающиеся ответствен-

ности перевозчика, будут распространяться на все договоры морской перевозки, независимо от того, выдан или нет коносамент. Они заявили, что, по-видимому, предпочтительнее регулировать содержание неофициальных документов в соответствии с коммерческой практикой и желанием сторон договора перевозки, при этом обеспечив, чтобы содержание любого выдаваемого неофициального документа служило подтверждением получения перевозчиком указанного в нем груза.

57. Один представитель, поддержанный другим представителем и одним из наблюдателей, предложил дополнение к проекту варианта А, в соответствии с которым грузополучателю предоставляются все права, презумпции и привилегии, которыми бы он пользовался, если бы был выдан коносамент. Этот представитель объяснил, что цель его предложения заключается в защите интересов грузополучателя и что оно предотвратит ущемление прав грузополучателя в связи с соглашениями, заключенными между грузоотправителями и перевозчиками или в связи с отказом перевозчиков выдать коносамент. Несколько представителей, возразивших против этого предложения, заявили, что в этом нет необходимости, поскольку Конвенция распространяется на все договоры перевозки грузов, независимо от вида выдаваемого документа, подтверждающего договор перевозки. Кроме того, против этого предложения изменить проект варианта А высказывались опасения, что возникнут серьезные практические проблемы в результате предполагаемого создания оборотного документа по желанию грузополучателя, когда в действительности такой документ не выдавался.

58. Один представитель выразил озабоченность по поводу того, что защита, предоставляемая грузополучателем согласно проекту предложения А, была недостаточной, и высказался в поддержку проекта варианта В, в соответствии с которым грузоотправитель может потребовать, чтобы неофициальный документ, подтверждающий договор перевозки, содержал определенные пункты информации, запрашиваемые для включения в коносамент.

59. Два представителя заявили, что во время второго чтения необходимо будет уделить внимание вопросу о том, можно ли более четко провести разграничение между оборотными и необоротными документами, например, путем требования, чтобы на всех документах четко указывалось, являются ли они оборотными или простыми.

Д. Доклад Редакционной группы

60. В завершение обсуждения, касающегося содержания и правовых последствий коносамента, а также документов более простого типа, Рабочая группа постановила создать Редакционную подгруппу для рассмотрения этих вопросов вместе с любыми другими вопросами, которые могут

быть переданы ей в ходе седьмой сессии Рабочей группы³¹. Доклад Редакционной группы, касающийся вопросов содержания и правовых последствий коносамента и других документов, подтверждающих договор перевозки, с некоторыми поправками, внесенными Рабочей группой³², выглядит следующим образом:

Часть I доклада Редакционной группы

Определение, содержание и правовые последствия коносамента

а) Редакционная группа сформулировала определение термина «коносамент» и рассмотрела положения, касающиеся содержания и правовых последствий коносамента на основе точек зрения, высказанных членами Рабочей группы. Редакционная группа рекомендует следующие положения:

Определение коносамента

«Коносамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морским путем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предьявителю этого документа. Такое обязательство представляет собой положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или предьявителю.

Содержание коносамента

1) В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные:

- a) общий характер грузов; основные марки, необходимые для идентификации груза; число мест или предметов и вес груза или его количество, выраженное иначе; все эти данные отражаются в коносаменте так, как они указаны грузоотправителем;
- b) внешнее состояние грузов, включая их упаковку;
- c) наименование и основное предприятие перевозчика;
- d) наименование грузоотправителя;
- e) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;
- f) порт погрузки согласно договору перевозки и дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки;

³¹ Редакционная группа состояла из представителей следующих стран: Аргентины, Бельгии, Ганы, Индии, Нигерии, Норвегии, Объединенной Республики Танзании, Польши, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала председателем г-на Е. Хр. Селвига (Норвегия).

³² Рабочая группа приняла следующие поправки: a) перечисление требуемого содержания коносамента Рабочая группа объединила в один пункт; Редакционная группа предложила, чтобы первые два подпункта содержались в пункте 1, а другие девять подпунктов — в пункте 2; b) предложение, которым начинается перечень требуемого содержания коносамента «В коносаменте, в частности, должны быть указаны» было заменено предложением «В коносаменте, в частности, должны быть указаны следующие данные»; c) поправка относится к французскому тексту; d) в конце подпункта 1 k статьи о требуемом содержании коносамента добавлены слова «или любое указание, что он им оплачивается»; e) в статье о коносаменте: оговорки, внесенные в коносамент и его доказательственная сила, в пункте 1 после слова «касающиеся» вставить слово «общего», и в пункте 3 поправка к русскому тексту не относится; f) поправка к русскому тексту не относится; g) в статье о содержании документов, помимо коносамента, слово «получение» было заменено словом «передача»; и h) к докладу Редакционной группы было дополнено примечание «к».

- g) порт назначения по договору перевозки;
- h) число оригиналов в коносаменте;
- i) место выдачи коносамента;
- j) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени; подпись может быть напечатана или поставлена с помощью штампа, если это допускается законом страны, выдавшей коносамент;
- k) фрахт, в случае уплаты его грузополучателем или любое указание, что он им оплачивается.

2) После того как грузы погружены на борт, перевозчик, если этого потребует грузоотправитель, выдает грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым по пункту 1, указывается, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или другой товарораспорядительный документ, касающийся любого из таких грузов, то по просьбе перевозчика грузоотправитель возвращает такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может внести исправления в любой ранее выданный документ, с тем чтобы удовлетворить требованию грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента, если после исправления в такой документ будут включены все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3) Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента.

Оговорки, внесенные в коносамент, и его доказательственная сила

1) Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или его количества, в отношении которых перевозчик имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погруженному грузу, или если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки.

2) Если отправитель не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, включая его упаковку, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза, включая его упаковку, является хорошим.

3) За исключением данных, в отношении которых в рамках которых перевозчик внес оговорку, предусмотренную в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

a) коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством приема, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте;

b) доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полностью полагается на содержащееся в нем описание груза.

4) Если в коносаменте не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте k пункта 1 статьи []³³, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, то предполагается, что фрахт им не оплачивается. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Содержание других документов, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает другой документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, то этот документ, если не доказано иное, является доказа-

³³ Ссылка делается на пункт 1k вышеупомянутой статьи о содержании коносамента.

тельством передачи перевозчиком описанных в нем грузов.

Замечания в отношении предложенных проектов положений

b) Что касается определения термина «коносамент», то Редакционная группа решила не заниматься всеми разнообразными вопросами, относящимися к обрабатываемости коносамента.

c) В отношении пункта 1а статьи о содержании коносамента, то некоторые представители заявили, что если текст в соответствующей части следовало бы сформулировать следующим образом: «...число мест или предметов, или вес груза или его количество...».

d) Что касается пункта 1b статьи о содержании коносамента, то некоторые представители заявили, что если о грузах, включая их упаковку, упоминается в данном положении, но не в какой-либо иной части Конвенции, где говорится о грузах, например в отношении ответственности перевозчика за груз, то можно прийти к противоположным выводам в отношении охвата термина «груз». Следовательно, упаковка грузов не должна включаться нигде, кроме пункта 1b. Эти представители придерживаются мнения, что эту трудность можно было бы преодолеть путем пересмотра определения термина «груз», для которого в качестве основы можно было бы использовать следующий текст:

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

Однако некоторые представители заявили, что текст пункта 1b не требует никакого исправления определения термина «груз». По мнению одного из представителей для отражения мнения довольно значительного меньшинства Рабочей группы, возражающей против добавления слов «включая их упаковку» в текст пункта 1b, эту фразу в пункте 1b следует взять в скобки.

e) По мнению некоторых представителей, было бы целесообразно дополнить перечень пунктов, которые должны включаться в коносамент, следующим образом:

«Время, затраченное на погрузку там, где оно превышает допустимое время, которое было предусмотрено в договоре перевозки».

f) Один представитель высказался в пользу включения слов «дата выдачи коносамента» в качестве отдельного требования в рамках пункта 1 статьи о содержании коносамента.

g) Что касается фразы «грузы, включая их упаковку», как она приводится в пункте 2 статьи о доказательственной силе коносамента, то было обращено внимание на мнения, выраженные в пункте d, выше.

h) Один из представителей придерживался мнения, что пункт 3а статьи о доказательственной силе коносамента должен начинаться словами: «Коносамент является, если не будет доказано иное, доказательством для грузоотправителя или его агента, в отношении перевозчика, приема...»

i) Что касается подпункта 3b этой же статьи, то некоторые представители считали, что он должен начинаться словами: «Доказательство противоположного не допускается...». В связи с этим пунктом один из представителей предложил опустить слова «включая любого грузополучателя», поскольку в случае указания имени грузополучателя коносамент является транспортным документом, аналогичным тем документам, которые определены конвенциями CMR (шоссейные дороги) и CIM (железные дороги).

j) Один представитель сделал оговорку в отношении пункта 4 статьи о коносамента: оговорки, внесенные в коносамент, и его доказательственная сила.

k) Два представителя возразили против предложения добавить к перечню обязательного содержания коносамента любую информацию, не требующуюся по статье 3(3) Гаагских правил.

Е. Рассмотрение доклада Редакционной группы (часть I)

61. Рабочая группа рассмотрела вышеизложенный доклад Редакционной группы и одобрила его, включая и предложенный проект положений³⁴.

62. Некоторые представители возражали против добавления слов «в частности следующие данные» в пункт 1 статьи о содержании коносамента.

63. Рабочая группа согласилась просить Секретариат внести изменения, которые будут необходимы вследствие объединения перечня требуемого содержания коносамента в один пункт.

64. Некоторые представители и наблюдатели сделали оговорки, касающиеся подпункта 1k статьи о содержании коносамента, в том виде, в каком он был одобрен Редакционной группой. (Текст в том виде, в каком он был одобрен Редакционной группой, имел следующее содержание: «фракт в случае уплаты его грузополучателем».) Несколько других представителей возражали против любого изменения текста в том виде, в каком он содержался в первоначальном докладе Редакционной группы. Рабочая группа постановила пересмотреть вопрос о форме, в которой фрахтовые ставки должны быть отражены в коносаментах. Несколько представителей отметили, что во многих случаях фрахтовые ставки не известны в момент выдачи коносамента, а подпункт 1k в том виде, в каком он был сформулирован Редакционной группой, требует указания точного размера фрахта, подлежащего оплате грузополучателем. В качестве компромисса Рабочая группа одобрила нижеследующий текст подпункта 1k статьи о содержании коносамента: «k) фракт, в случае уплаты его грузополучателем, или любое указание, что он им оплачивается».

65. Некоторые представители возразили против текста подпункта 1k статьи о содержании коносамента с изменением, внесенным Рабочей группой, и решительно предпочли формулировки подпункта, первоначально одобренного Редакционной группой.

66. Некоторые представители одобрили изменение подпункта 1k статьи о содержании коносамента, предусматривающее требование о том, чтобы размер фрахта был включен в коносамент.

67. Один представитель одобрил изъятие пункта 4 статьи о коносамента: оговорки, внесенные в коносамент, и его доказательственная сила.

68. Что касается определения понятия «груз», содержащегося в «Замечаниях по предложенному проекту положений» (замечание d в части I доклада Редакционной группы, о котором упоминается выше), то один из представителей пред-

³⁴ См. сноску 32, выше.

ложил это определение читать следующим образом:

«„Груз“ означает любой груз, включая живых животных; в тех случаях, когда груз упакован или заключен в контейнер, тару или аналогичное средство транспортировки, предоставленное грузоотправителем, „груз“ включает такую упаковку или средство транспортировки».

II. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ И ПОСЛЕДСТВИЯ ГАРАНТИЙНЫХ ПИСЕМ

А. Введение

69. Проблемы, связанные с действительностью и последствиями гарантийных писем, были рассмотрены во второй части четвертого доклада Генерального секретаря. Под гарантийным письмом, о котором идет речь в докладе, имеется в виду обязательство грузоотправителя или какого-либо лица, действующего от его имени, возместить перевозчику ущерб в связи с обязательством перед грузополучателем или любой третьей стороной, который перевозчик может понести в результате неточных сведений в коносаменте в отношении веса и количества товаров и состояния этих товаров.

70. В Брюссельской конвенции 1924 года не содержится никаких положений, непосредственно касающихся гарантийных писем. В соответствии с Брюссельской конвенцией 1924 года, дополненной Протоколом 1968 года, перевозчик обязан выдать коносамент, содержащий определенные данные [статья 3(3)]. Коносамент является доказательством (и в некоторых случаях неоспоримым доказательством)³⁵ приема грузов, как они в нем описаны, и грузоотправитель обязан возместить перевозчику ущерб в связи с неточными сведениями в коносаменте о том, что касается марок, числа мест, веса и количества груза, представленными грузоотправителем перевозчику [статья 3(5) Конвенции 1924 года]. Положение о возмещении ущерба по статье 3(5) не распространяется на неточности в описании видимого «состояния» груза.

71. В докладе Генерального секретаря указано, что грузоотправители иногда просят перевозчиков не включать в коносамент такие пометки, которые сделали бы коносамент «нечистым» и не позволили бы грузополучателю или какому-либо банку принимать такой коносамент. Перевозчики иногда соглашаются на такую просьбу в обмен на гарантийное письмо, предусматривающее возмещение перевозчику убытков в соответствии с обязательствами, являющимися результатом отсутствия таких пометок.

72. Обязательства, при которых может выдаваться гарантийное письмо, могут быть различ-

ны. Письмо может выдаваться в случаях, когда между сторонами возникают разногласия относительно количества веса или соответствия упаковки. С другой стороны, гарантийное письмо может быть выдано в тех случаях, когда обе стороны признают, что в коносаменте содержатся неточности. В докладе было отмечено, что в последнем случае в некоторых национальных правовых системах письмо, гарантирующее возмещение ущерба, будет недействительным в связи с тем, что оно использовано для введения в заблуждение третьих сторон. Однако в докладе отмечено, что на основании национальной практики невозможно выявить четкую картину в отношении гарантийных писем.

73. В докладе были рассмотрены альтернативные подходы в отношении действительности и последствий гарантийных писем. Одной из альтернатив является поощрение большей гибкости в банковских кредитных операциях; в соответствии с этим подходом в Конвенцию не включаются положения в отношении гарантийных писем. Второй подход предусматривал лишение силы гарантийных писем. В соответствии с этими положениями были представлены два проекта предложений: первое предложение (проект предложения А, часть II доклада, пункт 21) предусматривало лишение силы всех гарантийных писем; второе предложение (проект предложения В, часть II доклада, пункт 23) предусматривало лишение силы любого гарантийного письма, выданного грузоотправителем или лицом, выступающим от его имени, об обеспечении компенсации перевозчику в отношении любого заявления, внесенного в коносамент, или невключения информации, предусмотренной в соответствии с Конвенцией, если перевозчик знал или, если можно разумно полагать, он должен был знать, что такое заявление было неточным и что включение подобной информации было необходимым. Третий проект предложения (проект предложения С, часть II доклада, пункт 27) предусматривал, что перевозчик, который преднамеренно включает в коносамент неточную информацию или не включает туда какую-либо информацию, подлежащую включению в коносамент в соответствии с Конвенцией, несет ответственность перед грузополучателем или другой третьей стороной, которым передается коносамент, за убытки, понесенные в результате подобного заявления или невключения, не пользуясь преимуществами ограничения ответственности перевозчика, предусмотренного в Конвенции.

74. В пунктах 66 и 67 первой части четвертого доклада Генерального секретаря рассматривается статья 3(5) Брюссельской конвенции, которая гласит следующее:

«Должно считаться, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, которые им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или

³⁵ В статье 1 (1) Брюссельского протокола 1968 года содержится добавление к статье 3(3) Конвенции 1924 года, что «доказательство противоположного не допускается, если коносамент передается третьему добросовестному приобретателю».

явившиеся результатом неточности указанных данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель».

В докладе отмечается, что цель статьи 3(5) заключается в том, чтобы возложить на грузоотправителя ответственность за точность информации, которую он представил перевозчику для включения в коносамент. В этом отношении в докладе был сформулирован проект предложения (проект предложения К, часть I, пункт 67). Цель проекта предложения об изменении статьи 3(5) Брюссельской конвенции заключалась в обеспечении того, чтобы ответственность грузоотправителя перед перевозчиком по статье 3(5) сохранялась, даже в случае передачи коносамента третьей стороне.

В. Обсуждение в Рабочей группе

75. Рабочая группа признала более целесообразным рассмотреть предложения об ответственности грузоотправителя за неточные данные в коносаменте вместе с рассмотрением вопроса о действительности и последствиях гарантийных писем. В свете этого решения Рабочая группа изучила статью 3(5) Брюссельской конвенции 1924 года. Большинство представителей, выступавших по этому вопросу, высказались за изменение статьи 3(5) Брюссельской конвенции 1924 года, содержащееся в проекте положения К доклада Генерального секретаря, упомянутого выше, которое предусматривало уточнение формулировки статьи 3(5) без изменения ее содержания. Целью проекта положения К было бы обеспечение того, что гарантия грузоотправителя перевозчику сохраняется даже после того, как он передал коносамент третьей стороне. Рабочая группа одобрила проект положения К по существу и передала его Редакционной группе.

76. Затем Рабочая группа рассмотрела вопрос о целесообразности включения положения о действительности и правовых последствиях гарантийных писем. Многие представители хотели бы включить в Конвенцию положение по этому вопросу. Было отмечено, что практика выдачи гарантийных писем грузоотправителями не лишена злоупотреблений и что во многих случаях существующая практика поощряет обман и недобросовестность; третья сторона — предьявитель коносамента зачастую очень мало знает о грузе и должна полагаться на информацию, содержащуюся в коносаменте. Очень важно, чтобы коносамент был точным, поскольку третьи стороны, включая банки и кредитные учреждения, полагаются на него. Однако было выявлено расхождение мнений в отношении наиболее эффективного метода защиты третьих сторон от введения в заблуждение информацией, содержащейся в коносаменте, или невключением в коносамент определенной информации, например оговорок, которые

в соответствии с Конвенцией должны быть включены.

77. С другой стороны, некоторые представители признали необходимым включить положение в отношении гарантийных писем. Отмечалось, что лишение силы гарантийных писем освобождало бы от ответственности грузоотправителя, который, как правило, просит чистый коносамент, несмотря на неточность сведений в коносаменте, и пользуется этим. Указывалось, что национальное законодательство в достаточной степени предусматривает положения о ложных гарантийных письмах. Указывалось также на чрезвычайную сложность составления достаточно гибкого правила, которое распространялось бы только на недобросовестно выданные гарантийные письма. Этот сложный вопрос удовлетворительно решался на практике, и правило в Конвенции неизбежно явилось бы негибким и имело бы отрицательные последствия для международной торговли. Один из представителей добавил, что было бы желательно согласовать работу Рабочей группы с работой Международной торговой палаты, которая пересматривает свои предписания в отношении документированных гарантийных писем.

78. Основная часть дискуссии в Рабочей группе была посвящена поиску наиболее соответствующих средств устранения недобросовестного использования гарантийного письма с целью защиты грузополучателей и других третьих сторон.

79. Было выражено общее согласие в том, что гарантийное письмо не должно затрагивать прав грузополучателя по отношению к перевозчику. Некоторые представители считали, что этот принцип должен быть изложен в Конвенции. Один из этих представителей заявил, что принцип недействительности гарантийного письма в отношении грузополучателя основан на общепринятом принципе права, согласно которому соглашение между двумя сторонами не должно наносить ущерба правам третьих сторон. Некоторые представители возражали против включения положения, объявляющего недействительность гарантийных писем в отношении грузополучателей и других третьих сторон. Эти представители считали, что, поскольку гарантийное письмо имеет силу только в отношении сторон, заключающих соглашения, гарантийное письмо не относится к взаимоотношениям грузоотправителя или перевозчика и грузополучателя и что включение заявления по этому вопросу может привести к неправильному толкованию.

80. Рабочая группа рассмотрела вопрос о целесообразности включения в Конвенцию правила, лишаящего силы гарантийные письма в отношениях между грузоотправителем и перевозчиком. Несколько представителей заявили, что они возражают против включения в Конвенцию какого-либо правила, лишаящего силы гарантийные письма. Было заявлено, что гарантийные письма являются ценным инструментом, облегчающим международную торговлю, и что необходимо поощрять их использование и в дальнейшем; защи-

та третьих сторон от обмана может быть обеспечена другими средствами. Большинство членов Рабочей группы считали, что Конвенция должна включать положение о недействительности гарантийных писем. Такое положение удерживало бы перевозчика от принятия гарантийных писем. Были выдвинуты два подхода. Первый подход, за который выступили некоторые представители, заключался в обеспечении согласно положениям проекта предложения А (часть II доклада, пункт 21) лишения силы всех гарантийных писем. Однако многие представители предпочли подход, предусмотренный в проекте предложения В (часть II доклада, пункт 23), в соответствии с которым гарантийные письма недействительны лишь тогда, когда перевозчик знал, что в коносаменте содержится неточное описание груза, когда он принимал гарантийное письмо. Было отмечено, что в таких случаях перевозчик действует с согласия грузоотправителя для введения в заблуждение грузополучателя или другой третьей стороны. В поддержку этого второго подхода было заявлено, что этот подход не будет лишать силы гарантийные письма в тех случаях, когда имеет место добросовестный спор об описании груза. Однако некоторые представители считали невозможным найти формулировку для нормы Конвенции, ограничивающей недействительность гарантийного письма тем, что перевозчик знал о неточности и таким образом действовал обманным путем. В этой связи отмечалось, что, поскольку во всех случаях, когда при передаче перевозчику гарантийного письма последний знает о неточности коносамента, гарантийные письма всегда будут недействительными при таком подходе, поэтому данный результат был признан неудовлетворительным.

81. Некоторые представители высказались за то, чтобы в тех случаях, когда гарантийное письмо признается недействительным по отношению к грузоотправителю, перевозчик не должен иметь права на виндикацию в соответствии с предполагаемой гарантией, предусмотренной в проекте положения К, содержащемся в докладе Генерального секретаря (A/CN.9/96/Add.1, часть I, пункт 67) (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2, ниже).

82. Многие представители считали, что, когда может быть доказано, что перевозчик знал о неточности описания груза в коносаменте и тем самым вводил в заблуждение грузополучателя или другую третью сторону, он должен нести ответственность за любые потери, убытки или расходы, понесенные грузополучателем, не пользуясь преимуществами ограничения ответственности, предусмотренными в Конвенции. Такое правило, которое было включено в проект положения С (часть II доклада, пункт 27), было поддержано как представителями, выступавшими за включение в Конвенцию общего правила о действительности гарантийных писем, так и представителями, возражавшими против включения такого общего правила. Было отмечено, что снятие ограничения ответственности не только приведет к пол-

ному возмещению грузополучателю убытков, потерь и расходов в результате того, что он был введен в заблуждение, но также удержит перевозчика от действий, направленных на введение в заблуждение грузополучателя. Один из представителей, который выступал против включения специального правила об ограничении ответственности в текст гарантийных писем, заявил, что Рабочая группа уже утвердила положение о преднамеренных неправильных действиях (статья II-E, Пересмотренная компиляция); это положение о преднамеренных неправильных действиях лишит перевозчика, который намеренно вводит грузополучателя в заблуждение, преимуществ ограничения ответственности по Конвенции.

83. Некоторые представители считали, что статья в Конвенции, касающаяся гарантийных писем, должна включать положение, предусматривающее принятие непосредственных мер грузополучателем или другой третьей стороной по отношению к грузоотправителю, когда грузоотправитель выдал гарантийное письмо. Большинство представителей возражали против включения в Конвенцию правила о непосредственных действиях грузополучателя по отношению к грузоотправителю. В этой связи было отмечено, что отношения между грузоотправителем и грузополучателем в достаточной степени регулируются договором продажи.

84. После подробного обсуждения в Рабочей группе было предложено, чтобы Редакционная группа подготовила положение, отражающее точку зрения большинства членов Рабочей группы.

С. Доклад Редакционной группы

85. После обсуждения Рабочей группой этот вопрос был передан Редакционной группе. Доклад Редакционной группы с некоторыми поправками³⁶ воспроизводится ниже.

Часть II доклада Редакционной группы

Действительность и последствия гарантийных писем

а) На основе мнений, выраженных членами Рабочей группы, Редакционная группа сформулировала положения относительно гарантийных писем для включения в Конвенцию одновременно с положением об ответственности грузоотправителя за неточное указание пунктов. Редакционная группа рекомендует следующие проекты положений:

1. Считается, что отправитель гарантировал точность представленных им перевозчику для включения в коносамент данных относительно общего характера грузов, их марок, числа мест, веса и количества. Отправитель обязан возместить перевозчику все понесенные им убытки, явившиеся результатом неточного указания этих данных. Отправитель остается ответственным, даже в случае передачи им коносамента. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность по договору перевозки перед любым иным, чем отправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательст-

³⁶ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) в первой фразе пункта 1 перед словом «характера» было добавлено «общего»; б) в первой фразе пункта 1 поправка к русскому тексту не относится.

во по возмещению перевозчику всех убытков в силу коносамента, выданного перевозчиком, либо лицом, действующим от его имени, без оговорок относительно данных, представленных отправителем для включения в коносамент, и внешнего состояния груза, включая его упаковку, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которой был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться недействительным и не имеющим силы также в отношении отправителя, если перевозчик или лицо, действующее от его имени, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, намеревается обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в коносаменте. Если в таком случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых отправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от отправителя возмещения убытков в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

4. В случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность, не пользуясь правом на ограничение ответственности, предоставляемым настоящей Конвенцией за любые убытки, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте.

Примечания по предлагаемым проектам положений

b) По мнению некоторых представителей, подпункт 1 пункта 3 должен быть заключен в скобки. Некоторые из этих представителей выступили против включения любого положения, представленного в духе настоящего пункта. Мнения в Редакционной группе разделились также в отношении того, следует ли подпункт 1 пункта 3 заключать в квадратные скобки, поэтому было рекомендовано рассмотреть данный вопрос в Рабочей группе. Один из представителей высказал мнение, что в третью строку после фразы «в пункте 2 настоящей статьи» должна быть включена следующая формулировка: «относительно значительного расхождения в подробностях или явно неудовлетворительного состояния, которое серьезным образом влияет на коммерческую ценность грузов в целом».

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы (часть II)

86. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы и утвердила доклад, включая предложенные проекты положений³⁷.

87. Что касается пункта 1, то один из представителей считал, что формулировка последней фразы должна быть приведена в соответствие с Конвенцией 1924 года и в соответствующей части должна гласить «такое возмещение никоим образом не ограничивает его обязанности и ответственность».

88. Один из представителей предложил добавить в конце пункта 2 следующую фразу: «Однако он может полагаться на него в отношении грузоотправителя».

89. В отношении пункта 3 большинство представителей заявили, что они поддерживают этот пункт при условии, что он будет препятствовать выдаче неточных и вводящих в заблуждение коносаментов и поможет унифицировать правила по этому вопросу. Другие представители, высказав-

шиеся в поддержку этого пункта, сослались на сделанные ими при предыдущем обсуждении замечания по этому вопросу в Рабочей группе.

90. Несколько представителей высказали оговорки в отношении включения такого положения в Конвенцию в соответствии с пунктом 3. Эти представители также зарезервировали свою позицию в отношении пункта 3 в пункте 4. По мнению одного из этих представителей, положение пункта 3 приведет к изменению положений национальных законодательств в отношении действительности или недействительности гарантийных писем между грузоотправителем и перевозчиком. С другой стороны, при отсутствии такого положения национальные законы будут применяться по-прежнему, с единственным изменением, согласно которому гарантийные письма недействительны в отношении третьих сторон. По мнению этого представителя, именно при таком понимании пункт 2 проекта текста гарантийного письма был утвержден Рабочей группой. По крайней мере, это положение может быть расширено, с тем чтобы дать возможность понесшей ущерб третьей стороне предъявить иск к грузоотправителю.

91. Наконец, по мнению нескольких представителей, если пункт 3 будет опущен, будет целесообразно изменить пункт 4, с тем чтобы указать, что перевозчик будет нести ответственность, если он не включит данные, о которых говорится в пункте 1, хотя он знает, что представленные грузоотправителем указания в отношении внешнего состояния груза были неправильными. Измененный текст, который отразил бы эту точку зрения, можно было бы дать в следующей редакции:

«Когда перевозчик намеренно не включает оговорку, о которой говорится в пункте 2, хотя он знает о неточности данных, предоставляемых грузоотправителем, или о внешнем состоянии груза, перевозчик гарантирует...»

92. В отношении пункта 4 один представитель возразил против включения такого положения.

III. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ

A. Введение

93. Часть III четвертого доклада Генерального секретаря служит ответом на просьбу Рабочей группы о рассмотрении вопроса возможного определения договора перевозки и грузополучателя.

94. Что касается определения договора перевозки, то в докладе было сказано, что согласно статье 1b Брюссельской конвенции 1924 года термин «договор перевозки» рассматривался как термин, применяемый «исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов». В докладе также отмечалось, что прочие транспортные конвенции не дают конкретного определения договора перевозки, однако, определяя сферу

³⁷ См. подстрочное примечание 36, выше.

применения конвенции, они используют термин «договор перевозки» в сочетании, которое указывает именно на это значение термина.

95. В докладе Генерального секретаря выдвигаются альтернативные подходы к вопросу определения договора перевозки. Один из выдвинутых подходов заключался, например, в том, что, поскольку пересмотренные правила определяют охватываемые договоры, как «все договоры морской перевозки грузов» (статья I-A Пересмотренной компиляции), а географическая сфера определялась применением к любому договору перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах (пункт I статьи I-B Пересмотренной компиляции), то нет необходимости в каком-либо определении термина «договор перевозки». Другой предложенный подход заключался в том, чтобы добавить слова «за вознаграждение» или «в обмен за оплату фрахта» к положению пересмотренных правил в отношении договоров, охваченных Конвенцией (проект положения А, часть III доклада, в пункте 6). В третьей альтернативе было предложено разработать отдельное определение термина «договор перевозки» по принципу, предложенному правительством Франции в ответ на просьбу Секретариата к членам Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/ WP.18). Проект положения В, в том виде, в каком он был выдвинут в докладе Генерального секретаря (часть III, пункт 7), выглядит следующим образом: «Договор перевозки» означает договор, в котором перевозчик дает обязательство грузоотправителю [в обмен за оплату фрахта] [за вознаграждение] перевезти обусловленные товары из одного порта в другой».

96. Часть III доклада Генерального секретаря (A/CN.9/96/Add.1) была посвящена определению понятия грузополучателя, а также вопросу осуществимости разработки норм в отношении правового положения грузополучателя. В докладе отмечается, что в отличие от Брюссельской конвенции 1924 года другие конвенции по перевозкам четко определяют правовое положение грузополучателя. Был рассмотрен подход, согласно которому пересмотренные правила включали бы определение «грузополучатель» и прямо признавали бы права, которыми пользуется грузополучатель или третье лицо в соответствии с договором перевозки. По поводу вопроса о правах, которыми пользуется грузополучатель, в проекте положения С говорится: «грузополучатель обладает правами грузоотправителя и, кроме того, любыми правами, предоставленными ему в соответствии со статьей [3(4)]».

В. Обсуждение в Рабочей группе

1) «Грузополучатель»

97. Большинство членов Рабочей группы поддержали включение определения термина «грузополучатель» в соответствии с текстом, предложенным в проекте положения С (часть III доклада, пункт 12), которое предусматривает: «„грузопо-

лучатель“ означает лицо, уполномоченное осуществлять доставку груза в соответствии с договором перевозки». Некоторые представители предлагали опустить в определении ссылку на «договор перевозки», в то время как другие представители предпочитали заменить этот термин словами «коносамент». Другие представители высказались за сохранение определения, как оно изложено в проекте положения С. Предлагалось также добавить в конце определения слова «в соответствии с настоящей Конвенцией».

98. Затем члены Рабочей группы рассмотрели вопрос о том, следует ли включать общее положение о правовом положении грузополучателя. Некоторые члены отметили, что формулирование такого положения представляется трудным, поскольку правовое положение грузополучателя может быть различным, в зависимости от того, выдан коносамент или нет. Отмечалось, что конкретные аспекты положения грузополучателя были изложены в правилах, уже утвержденных Рабочей группой, и что общее положение по этому вопросу излишне. По мнению одного из представителей, важно изложить права грузополучателя при отсутствии коносамента. После обсуждения Рабочая группа приняла решение не включать общее положение о правовом положении грузополучателя.

2) «Договор перевозки»

99. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли включать в Конвенцию определение «договор перевозки». Некоторые представители заявили, что такое определение необходимо, поскольку Рабочая группа решила применять Конвенцию во всех случаях договора морской перевозки, а не ставить применение Конвенции в зависимости от выдачи коносамента. Отмечалось также, что в данной ситуации такое определение является желательным, поскольку значение термина может быть неясным в определенных правовых или лингвистических ситуациях. Один из представителей придерживался мнения, что, поскольку Рабочая группа приняла решение на предыдущей сессии не определять термин «чартер-партия», она не должна определять договор перевозки; с другой стороны, другие представители заявляли, что отсутствие определения «чартер-партия» делает важным включение определения договора перевозки с целью уточнения различия между этими понятиями. В связи с этим пунктом один из представителей отметил, что ссылка на соглашение о перевозке «конкретного груза» в предлагаемом определении была бы полезной для отличия договоров перевозки от чартер-партий. Некоторые другие представители заявили, что термин «договоры перевозки» хорошо известен, широко используется на практике и что трудно представить себе, что ему может быть придано какое-либо иное значение в отличие от очевидного.

100. Некоторые представители, высказывавшиеся за включение определения в Конвенцию, отме-

чали, что это определение должно включать ссылку на обязательство перевозчика осуществить доставку груза. В связи с этим один из представителей отметил, что если определение будет включено в Конвенцию, то оно должно быть всеобъемлющим и должно охватывать все аспекты ответственности перевозчика.

101. Некоторые представители высказали озабоченность по поводу предлагаемой формулировки «из одного порта в другой», поскольку не ясно, что представляет собой порт, а по мнению одного из представителей использование этой формулировки является слишком узким, поскольку ущерб грузу может быть нанесен во время его доставки грузополучателю по прибытии в порт назначения.

102. По мнению одного из представителей, принятие либо французского предложения, либо проекта положения В, приведенного в докладе Генерального секретаря, создаст трудности в тех юридических системах, которые рассматривают грузополучателя в качестве стороны договора перевозки.

103. Рабочая группа приняла решение включить определение «договор перевозки» в Конвенцию в соответствии с положениями либо предложения Франции, сделанного в ее дополнительном ответе на вопросник ЮНСИТРАЛ (А/CN.9/WG.III/ WP.18), либо проекта предложения В, содержащегося в докладе Генерального секретаря (часть III доклада, пункт 12).

С. Доклад Редакционной группы

104. После обсуждения Рабочей группой этот вопрос был передан Редакционной группе, доклад которой приводится ниже:

Часть III доклада Редакционной группы

Определение понятий «грузополучатель» и «договор перевозки»

а) Редакционная группа сформулировала проекты текстов, отражающие точки зрения, высказанные в ходе обсуждения в Рабочей группе определения понятий «грузополучатель» и «договор перевозки». Редакционная группа рекомендует следующие определения

- 1) «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное осуществлять доставку груза.
- 2) «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой, в котором должен быть принят груз.

Примечание к предложенным проектам определений

б) В отношении определения понятия «грузополучатель» некоторые представители высказались за добавление слов «... в соответствии с договором перевозки».

Д. Рассмотрение доклада

Редакционной группы (часть III)

105. Рабочая группа рассмотрела и утвердила вышеизложенный доклад (часть III) Редакционной группы, включая предлагаемые в нем проек-

ты определений. В отношении доклада были высказаны следующие оговорки и замечания:

а) Один из представителей зарезервировал свою позицию в отношении определения одобренного Рабочей группой понятия «грузополучатель», поскольку оно имеет различные значения в уже утвержденных проектах положений. В результате это определение может привести к путанице и несогласованности.

б) Ряд представителей выразили мнение, что к определению «грузополучателя» должны быть добавлены слова «...в соответствии с договором перевозки».

с) Некоторые представители придерживались мнения, что в понятие «грузополучатель» следует включить положение, в котором определялась бы правовая взаимосвязь между перевозчиком и лицом, уполномоченным осуществлять доставку груза. Такое положение не было необходимым в Брюссельской конвенции 1924 года, поскольку эта Конвенция применялась только к коносаментам. Однако в контексте проектов положений, подготовленных Рабочей группой, такое положение будет необходимым для того, чтобы охватить случаи, когда отсутствует коносамент. В национальных законодательствах не существует никакого правового механизма, который позволил бы грузополучателю осуществлять права перевозчика, заключившего договор перевозки.

д) Один из представителей предложил включить в пересмотренную Конвенцию определение «грузоотправитель».

IV. БУДУЩАЯ РАБОТА

106. Согласно кругу ведения, сформулированному Комиссией на ее пятой сессии, Рабочую группу, в частности, просили «иметь в виду возможность подготовки, при необходимости, новой конвенции вместо простого пересмотра и расширения правил Международной конвенции об унификации единых норм в отношении коносамента (1924 г., Брюссельская конвенция) и Брюссельского протокола 1968 года»³⁸. Рабочая группа соответственно рассмотрела вопрос о том, следует ли подготовленные ею положения об ответственности морских перевозчиков грузов включать во второй протокол к Брюссельской конвенции 1924 года или их следует включить в новую конвенцию.

107. Некоторые представители полагали, что в свете возможных экономических последствий новых правил, а также внутренней взаимосвязи между этими правилами и Брюссельской конвенцией 1924 года и Брюссельским протоколом 1968 года решение этого вопроса следует отложить. Однако большинство представителей полагали,

³⁸ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 год), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17, (A/8717)*, пункт 51, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть первая, II, А.

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

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

Это следующие вопросы:

Общие правила об ответственности перевозчика

Опасные грузы

Уведомление о потерях

Общая авария

Взаимосвязь данной конвенции с другими конвенциями о морских перевозках.

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

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

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

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

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

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

* 27 января 1975 года.