

3. ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК О РАБОТЕ ЕЕ ВОСЬМОЙ СЕССИИ (Нью-Йорк, 10—21 февраля 1975 года) (А/CN.9/105) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	266
А. Обсуждение вопросов, еще не рассмотренных Рабочей группой	267
1. Основное правило об освобождении грузоотправителя от ответственности	267
2. Опасные грузы	269
3. Уведомление о потерях, повреждениях или просрочке	271
4. Взаимосвязь данного проекта конвенции с другими конвенциями	273
5. Общая авария	274
В. Второе чтение предварительного варианта проекта конвенции об ответственности морских перевозчиков	275
ЧАСТЬ I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ	276
Статья 1. Охватываемые договоры	277
Статья 2. Географическая сфера применения	277
Статья 3. Определения	279
ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА	279
Раздел 1. Общие положения	279
Статья 4. Период ответственности перевозчика	279
Статья 5. Основные положения, регулирующие ответственность перевозчика	279
Раздел 2. Пределы ответственности перевозчика	281
Статья 6. Установление пределов ответственности	281
Статья 7. Применимость пределов ответственности: деликты, служащие и агенты	283
Статья 8. Последствия преднамеренных неправильных действий	283
Раздел 3. Палубный груз	283
Статья 9. Палубный груз	283
Раздел 4. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика	284
Статья 10. Перевозка груза фактическим перевозчиком	284
Статья 11. Сквозной коносамент	284
ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ	285
Статья 12. Общее правило	285
Статья 13. Опасные грузы	285
ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	285
Раздел 1. Коносаменты	285
Статья 14. Обязанность выдать коносамент	285
Статья 15. Содержание коносамента	286
Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила	287
Статья 17. Гарантии	288
Раздел 2. Другие документы, помимо коносамента	289
Статья 18. Доказательственная сила других документов, помимо коносамента	289
ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ	289
Статья 19. Уведомление о потерях или повреждениях	289
Статья 20. Исковая давность	289
Статья 21. Юрисдикция	290
Статья 22. Арбитражное разбирательство	291
ЧАСТЬ VI. ДОГОВОРНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ОТСТУПАЮЩИЕ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ	292
Статья 23. Общие правила	292
Статья 24. Общая авария	292
ЧАСТЬ VII. ВЗАИМОСВЯЗЬ МЕЖДУ ДАННОЙ КОНВЕНЦИЕЙ И ДРУГИМИ МОРСКИМИ КОНВЕНЦИЯМИ	292
ЧАСТЬ VIII. ВЫПОЛНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ	292
ЧАСТЬ IX. ЗАЯВЛЕНИЯ И ОГОВОРКИ	292
ЧАСТЬ X. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ	292
С. Заключительные решения Рабочей группы	292

* 18 марта 1975 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 была расширена Комиссией на ее четвертой сессии (1971 год)¹. Рабочая группа состоит из следующих 21 члена Комиссии: 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 постановила, 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.

3. Кроме того, Комиссия указала на ряд вопросов, которые должны быть рассмотрены в числе прочих. На предыдущих сессиях Рабочая группа приняла решения в отношении следующих вопросов: а) период ответственности перевозчика; б) ответственность за палубные грузы и перевозку живых животных; в) выбор оговорок о судах в коносаментах³; д) основные правила, регулирующие ответственность перевозчика; е) оговор-

ки об арбитраже в коносаментах⁴; ф) ограничение ответственности за перевозку единицы груза; г) транзитные перевозки; h) отклонение от курса; i) срок исковой давности⁵; j) ответственность перевозчика за опоздание; k) сфера применения Конвенции; l) устранение недействительных оговорок; m) палубный груз и перевозка живых животных; n) определения по статье I Брюссельской конвенции⁶; o) содержание и правовые последствия документов, подтверждающих договор перевозки; p) действительность и последствия гарантийных писем; и q) определение договора перевозки и грузополучателя⁷.

4. На своей седьмой сессии Рабочая группа постановила, что ее будущая работа в отношении ответственности перевозчика должна осуществляться в целях составления новой конвенции. Соответственно, она просила Секретариат составить проект положений, утвержденных Рабочей группой, в виде конвенции и представить проект такой конвенции ее восьмой сессии для второго чтения⁸. Рабочая группа также постановила рассмотреть на своей восьмой сессии следующие вопросы: i) общее правило об ответственности грузоотправителя, ii) опасные грузы, iii) уведомление об утрате, iv) общая авария и v) взаимо-

⁴ Рабочая группа, доклад о четвертой (специальной) сессии (A/CN.9/74; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 1). Рабочая группа использовала в качестве своих рабочих документов первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/63/Add.1) и другие рабочие документы, подготовленные 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 Рабочая группа, доклад о пятой сессии (A/CN.9/76; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 5). Рабочая группа использовала в качестве своего рабочего документа второй доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том IV: 1973 год, часть вторая, IV, 4).

⁶ Рабочая группа, доклад о шестой сессии (A/CN.9/88; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть вторая, III, 1). Рабочая группа использовала в качестве своих 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 перевозки 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 Рабочая группа, доклад о седьмой сессии (A/CN.9/96, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1). Рабочая группа использовала в качестве рабочих документов четвертый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/96/Add.1, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 2).

⁸ Рабочая группа, доклад о седьмой сессии (A/CN.9/96, воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1), пункт 107.

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, A).

² Там же. Комиссия постановила на своей седьмой сессии, что Рабочая группа должна «продолжать ее 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 девятая сессия, Дополнение № 17* (A/9617), пункт 53 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том V: 1974 год, часть первая, II, A).

³ Рабочая группа, доклад о третьей сессии (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) был использован Рабочей группой в качестве ее рабочего документа.

связь конвенции с другими конвенциями о морских перевозках⁹.

5. Рабочая группа провела свою восьмую сессию в Нью-Йорке с 10 по 21 февраля 1975 года.

6. Все члены Рабочей группы были представлены на сессии, за исключением Заира и Объединенной Республики Танзании.

7. На сессии в качестве наблюдателей присутствовали следующие члены Комиссии: Филиппины; следующее государство, не являющееся членом Комиссии: Канада; и наблюдатели от следующих международных, межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международного морского комитета (ММК), Международной торговой палаты (МТП), Международной ассоциации судовладельцев (ИНСА), Международного союза морского страхования (МСМС), Международной палаты судоходства (МПС) и Центрального бюро международных железнодорожных перевозок, Берн (ЦБМЖП).

8. Рабочая группа единогласно избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Мохсен Шафик (Египет)

Заместители Председателя:

г-н Станислав Сухоржевский
(Польша)

г-н Неемиаш Геируш (Бразилия)

Докладчик: г-н П. В. Сварлу (Индия).

Г-н Сухоржевский был избран для работы в качестве исполняющего обязанности Председателя в отсутствие Председателя в течение первых пяти заседаний Рабочей группы.

9. На рассмотрение Рабочей группы были представлены следующие документы:

1) Предварительная повестка дня и аннотации [A/CN.9/WG.III/L.4/Rev.1];

2) Ответственность грузоотправителя: проект статьи, предложенный Японией [A/CN.9/WG.III/(VIII)/CRP.1];

3) Ответственность за ущерб, причиненный вследствие ядерного инцидента: проект статьи, предложенный Норвегией [A/CN.9/WG.III/(VIII)/CRP.7];

4) Вопросы, не решенные на седьмой сессии: замечания Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии [A/CN.9/WG.III/(VIII)/CRP.3];

5) Записка, касающаяся некоторых текстов, подготовленных Рабочей группой на ее седьмой сессии, представленная Центральным бюро меж-

дународных железнодорожных перевозок в Берне [A/CN.9/WG.III/(VIII)/CRP.2];

6) Замечания Центрального бюро международных железнодорожных перевозок в Берне [A/CN.9/WG.III/(VIII)/CRP.2];

7) Предварительный вариант проекта конвенции об ответственности морских перевозчиков за груз: записка Секретариата [A/CN.9/WG.III/ WP.19];

8) Замечания Международного морского комитета (ММК) [A/CN.9/WG.III/(VIII)/CRP.4].

10. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

- i) Открытие сессии
- ii) Выборы должностных лиц
- iii) Утверждение повестки дня
- iv) Обсуждение вопросов, еще не рассматривавшихся Рабочей группой
- v) Второе чтение предварительного варианта проекта конвенции
- vi) Будущая работа
- vii) Утверждение доклада

А. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСОВ, ЕЩЕ НЕ РАССМОТРЕННЫХ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

1. ОСНОВНОЕ ПРАВИЛО ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

a) *Положения Брюссельской конвенции 1924 года*

1. Статья 4(3) Брюссельской конвенции 1924 года касается вопроса об освобождении от ответственности грузоотправителя и в ней говорится следующее:

«Грузоотправитель не несет ответственности за потери или повреждения, понесенные перевозчиком или судном, возникшие по любой причине, не связанной с действием, ошибкой или упущением грузоотправителя, его агентов или его служащих».

b) *Обсуждение Рабочей группой*

2. В рамках Рабочей группы была достигнута общая договоренность о том, что пересмотренная Конвенция должна содержать положения, касающиеся содержания статьи 4 (3) Конвенции 1924 года.

3. Некоторые представители высказали мнение, что подобное положение должно начинаться с подробного перечисления функций и обязательств грузоотправителя, а затем в нем должно быть указано, что грузоотправитель будет нести ответственность за любые потери или убытки, понесенные перевозчиком в результате невыполнения грузоотправителем подобных функций и обязательств. Было высказано мнение о том, что подобное положение надлежащим образом уравнивает статью 5 предварительного варианта проекта конвенции, в которой излагаются обязан-

⁹ Там же, пункт 108.

ности перевозчика. Большинство представителей, однако, возражали против включения перечня обязательств грузоотправителя. Было указано, что нынешнее правило статьи 4(3) Конвенции на практике трудностей не вызывает. Некоторые представители также указали, что перечисление обязанностей перевозчика, содержащееся в статье 3 (1 и 2) Конвенции, не включено в новый проект конвенции.

4. Ряд представителей выступили в поддержку сохранения существа статьи 4(3) Брюссельской конвенции 1924 года, однако высказались за ее новую редакцию, содержащую утвердительную формулировку. Однако большинство представителей отдали свое предпочтение отрицательной формулировке этого правила в том виде, в каком она существует в статье 4(3) Конвенции 1924 года. Эти представители подчеркнули, что существо статьи 4(3) Конвенции 1924 года следует рассматривать в свете обязательного характера конвенции. Таким образом, это правило полезно, поскольку препятствует тому, чтобы перевозчики включали в коносамент оговорки, налагающие на грузоотправителя более жесткие нормы ответственности, чем те, которые сводятся к вине или небрежности со стороны грузоотправителя.

5. Было общепризнано, что содержащееся в статье 4(3) Конвенции 1924 года слово «действие» является двусмысленным и, по-видимому, бесполезным и что поэтому в пересмотренном тексте его следует опустить. Было также решено, что пересмотренная статья должна охватывать «потери или убытки, понесенные перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном», и что она должна иметь другой заголовок, нежели «общее правило об ответственности грузоотправителя».

6. Рабочая группа рассмотрела, но не приняла предложение одного из представителей о том, чтобы пересмотренное правило, основанное на статье 4(3) Конвенции 1924 года, освобождало грузоотправителя от ответственности в тех случаях, когда потери или убытки, понесенные грузоотправителем или судном, не возникают непосредственно по вине или небрежности грузоотправителя.

Предложенная новая статья

7. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должна ли пересмотренная Конвенция содержать статью о соответствующих правах и обязанностях грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя в отношении приемки груза, а также о правовых последствиях неспособности перевозчика осуществить поставку груза в том виде, в каком это было предусмотрено.

8. Согласно одной из формулировок подобной статьи, грузополучатель обязан принять поставку груза в разумный срок после получения уведомления о его прибытии; если грузополучатель не принимает поставку, то грузоотправитель по получении уведомления от перевозчика должен будет указать какое-либо другое лицо для

принятия поставки; если грузополучатель или грузоотправитель не сделает этого, перевозчик может продать или реализовать груз за счет лица, имеющего право на этот груз, с тем чтобы возместить свои расходы или избежать непропорциональных расходов по хранению или порче товара; грузополучатель или грузоотправитель, в зависимости от обстоятельств, будет по-прежнему нести ответственность за любые убытки или расходы перевозчика, которые не могут быть возмещены в результате продажи груза. Представитель, внесший это предложение, объяснил, что оно не распространяется на грузоотправителя, продающего груз на условиях «фоб».

9. В другой формулировке указано, что, если груз не затребован или если происходит спор относительно того, кто должен принять поставку или уплатить за перевозку, капитан может на основе приказа суда продать груз или держать его за счет грузополучателя; грузоотправитель будет по-прежнему нести ответственность за перевозку или расходы, понесенные перевозчиком, в той степени, в какой они не могут быть возмещены в результате продажи товара. Представитель, внесший это предложение, объяснил, что оно направлено на охрану интересов грузоотправителей и грузополучателей и на предотвращение произвольных действий со стороны перевозчиков.

10. В третьей формулировке предусматривается, что в тех случаях, когда грузополучатель не принимает груз в разумный срок или когда о своем праве на груз заявило несколько лиц, перевозчик может поручить груз третьей стороне за счет грузополучателя; перевозчик также имеет право продать груз в том случае, если он является скоропортящимся или если его хранение связано с непропорциональными расходами. Представитель, внесший это предложение, указал, что подобное положение было бы менее строгим в отношении грузоотправителей и грузополучателей, нежели первая формулировка (упомянутая в пункте 8, выше), и избегало бы в то же время судебного вмешательства.

11. Многие представители высказались против добавления к проекту конвенции новой статьи, основанной на одной из вышеуказанных формулировок, по той причине, что положения статьи 4 (2)^b предварительного варианта проекта конвенции, а также национального закона, применимого в порту разгрузки, достаточны для защиты интересов перевозчиков в том случае, когда они не могут осуществить поставку груза. Ряд представителей также отметили, что каждая из предложенных формулировок связана с особыми проблемами, такими как определение выражения «разумный срок», для принятия поставки и тех случаев, когда грузоотправитель обязан организовать приемку груза в порту разгрузки.

12. Было принято решение, что пересмотренная Конвенция не должна содержать отдельного положения, касающегося тех случаев, когда перевозчик не может осуществить доставку.

13. Разработка приемлемого текста основного правила об освобождении от ответственности грузополучателя с учетом вышеприведенного обсуждения Рабочей группой была возложена на Редакционную группу¹⁰.

Доклад Редакционной группы

[Статья 12. Основное правило об освобождении грузоотправителя от ответственности]

Редакционная группа рассмотрела этот вопрос и рекомендовала следующий текст для рассмотрения Рабочей группой:

«Грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов».

Рассмотрение доклада Редакционной группы

14. Рабочая группа приняла текст, рекомендованный Редакционной группой, и приняла отдельные предложения, сделанные с целью согласования различных вариантов перевода.

2. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

а) Положения Брюссельской конвенции 1924 года

1. В статье 4(6) Брюссельской конвенции в отношении перевозки опасных грузов говорится следующее:

«Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика не согласились, зная об их природе или их характере, могут быть в любое время до выгрузки удалены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все потери и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженных с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть подобным образом удален с судна в любом месте, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет».

¹⁰ Рабочая группа создала Редакционную группу для рассмотрения этого вопроса и любых других вопросов, которые могут быть ей переданы в ходе восьмой сессии Рабочей группы. Редакционная группа состоит 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, Чили, Франции и Японии. Редакционная группа избрала своим председателем г-на Е. Хр. Сельвига (Норвегия).

б) Обсуждение Рабочей группой

2. Было выражено мнение, что статья 4(6) на практике действует хорошо и что поэтому ее суть должна быть сохранена при условии разъяснительных поправок в отношении формулировок.

3. Однако было также выражено мнение, что могут потребоваться существенные поправки к этой статье. Было высказано предложение о том, что необходимо наложить ограничение на предоставляемую в настоящее время по статье 4(6), по-видимому, неограниченную свободу действий в отношении удаления, уничтожения или обезвреживания груза. Было предложено, чтобы меры, которые должны быть приняты перевозчиком, были соразмерны с возникающей опасностью. С другой стороны, высказывалось мнение, что соответствие такого рода может быть непрактично во время возникновения угрозы и что для защиты своей репутации перевозчик в любом случае будет действовать разумным образом.

4. Было внесено предложение о том, что, хотя права, предоставляемые перевозчику согласно настоящей статье Брюссельской конвенции относительно обращения с грузами, должны быть сохранены в своем существе, необходимо составить проект нового текста, содержащего дополнительные положения, возлагающие на грузоотправителя обязательство сообщать перевозчику об опасном характере грузов и указывать путем соответствующей маркировки, что грузы являются опасными. Далее, в предлагаемом новом тексте следует особо сохранить права перевозчика на фрахт, независимо от осуществления им своих прав на ликвидацию опасных грузов.

5. В отношении дополнительных обязательств, которые предполагалось возложить на грузоотправителя согласно предложению, упоминаемому в пункте 4, выше, было высказано мнение о том, что положения в этой связи будут представлять собой более совершенный вариант настоящей статьи 4(6) Брюссельской конвенции. Однако некоторые представители высказали мнение о том, что будет достаточно возложить лишь обязательство о предоставлении информации относительно опасного характера грузов, поскольку могут возникнуть трудности практического характера при маркировке определенных типов грузов. Большинство представителей выступили против любой ссылки на фрахт в статье об опасных грузах.

6. Другое предложение заключалось в установлении соответствия формулировок и методов, используемых в положении о перевозке живых животных [статья 5(5) предварительного варианта проекта конвенции], перевозкам опасных грузов с сохранением в то же время прав перевозчика согласно существующей статье 4(6) Брюссельской конвенции. Однако большинство представителей высказали мнение о том, что перевозка опасных грузов выдвигает уникальные проблемы, которые не будут решены с помощью положения, аналогичного положению о перевозке живых животных.

7. Было также высказано предложение о том, что определение опасных грузов, содержащееся в статье 4(6) Брюссельской конвенции, не представляет собой образец ясности. Поэтому было предложено, чтобы вопрос относительно того, являются ли грузы опасными, был решен путем включения ссылки либо на закон флага судна, либо на закон порта погрузки, либо на международные соглашения. Однако большинство представителей пришли к мнению о том, что, хотя структура статьи 4(6), возможно, не является полностью удовлетворительной, это не вызывает серьезных трудностей на практике. Также было отмечено, что грузы считаются опасными, если перевозка или разгрузка их запрещена нормами, действующими в настоящее время в порту выгрузки, и приводят к задержке судна и что для таких случаев необходимо выработать определенное положение.

8. Было принято решение о том, чтобы статью 4 (6) Брюссельской конвенции вместе с предложениями, высказанными в Рабочей группе, передать Редакционной группе для рассмотрения в свете вышеприведенной дискуссии с целью составления проекта надлежащего текста.

Доклад Редакционной группы

Редакционная группа рассмотрела тему опасных грузов. Текст проекта положения по этой теме с поправками Рабочей группы¹¹ гласит:

[Статья 13. Опасные грузы]

1. Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, на характер опасности и меры предосторожности, которые необходимо принять. Грузоотправитель, когда это возможно, маркирует или обозначает такие грузы удобным образом как опасные.

2. Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты перевозчиком компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная об их природе или характере. В тех случаях, когда опасные грузы отправляются без такой осведомленности, грузоотправитель несет ответственность за все ущербы и расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом.

3. Тем не менее, если такие опасные грузы, перевозимые при осведомленности об их при-

роде и характере, становятся опасными для судна или груза, они могут быть таким же образом выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации последним, за исключением общей аварии, если таковая имела место.

Рассмотрение доклада Редакционной группы

9. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы. Рабочая группа утвердила доклад Редакционной группы при условии внесения поправок в текст, упомянутый выше¹².

В отношении проектов положений, рекомендованных Редакционной группой, были высказаны следующие замечания:

а) В отношении первого пункта было высказано мнение о том, что налагаемые на грузоотправителя обязанности относительно того, чтобы он всегда сообщал перевозчику о характере опасности, возможно, являются слишком строгими. Во многих случаях, таких как последовательные отправки идентичных опасных грузов, перевозчик должен знать или должен установить, приложив разумные старания, характер опасности. Большинство представителей высказали мнение, что будет достаточно возложить на грузоотправителя обязанность в каждом случае информировать перевозчика о характере груза и что обязанность представлять информацию о характере опасности и предосторожностях, которые необходимо принять, должна существовать только в тех случаях, когда нельзя ожидать, чтобы перевозчик обладал такими знаниями.

б) Также в отношении первого пункта было высказано мнение о том, что надлежащие меры предосторожности, которые необходимо принимать во время перевозки против опасности, обычно должны быть известны перевозчику. Было высказано предложение о том, что, как представляется, нынешняя формулировка налагает бремя на грузоотправителя в том, что касается указания мер предосторожности, относительно принятия которых он может не иметь необходимых знаний. С другой стороны, было высказано замечание о том, что слова «если необходимо» привносят оговорку, которая смягчает возможные трудности в этом отношении для грузоотправителя.

с) Относительно ответственности грузоотправителя за ущерб, возникающий в результате перевозки опасных грузов, которая оговаривается во втором предложении второго пункта, было высказано мнение о том, что в этом тексте необходимо ясно указать, что такая ответственность будет возникать лишь в том, что касается опасных грузов, которые перевозчик принял, не зная об их опасном характере, и в данный текст были внесены соответствующие поправки.

¹¹ Рабочая группа внесла следующие поправки:

а) В первом предложении пункта 1 начинающееся после слов «о характере» выражение «мер предосторожности, которые необходимо принять» было заменено словами «грузов и указывает, если необходимо, на характер опасности и меры предосторожности, которые необходимо принять».

б) Во втором предложении пункта 2 начальные слова «в тех случаях, когда опасные грузы отправляются без такой информации, грузоотправитель...» были включены вместо слов «грузоотправитель таких грузов...».

¹² См. сноску ¹¹.

d) Предложение относительно ответственности грузоотправителя, установленной во втором предложении второго пункта, и относительно того, что перевозчик не должен иметь права требовать возмещения за ущерб или расходы, пока он не докажет, что он разумно действовал при выборе между разгрузкой, уничтожением или обезвреживанием грузов, было рассмотрено, но не одобрено Рабочей группой.

3. УВЕДОМЛЕНИЕ О ПОТЕРЯХ, ПОВРЕЖДЕНИЯХ ИЛИ ПРОСРОЧКЕ

a) Положения Брюссельской конвенции 1924 года

1. Положения относительно уведомления о потерях или повреждениях содержатся в статье 3(6) Брюссельской конвенции, в которой говорится следующее:

«6. Если уведомление о потерях или повреждениях и общем характере таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме перевозчику или его агенту в порту доставки до или во время передачи груза на хранение лицам, имеющим право согласно условиям договора перевозки на доставку груза, то такая передача должна являться доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком, как это изложено в коносаменте.

Если потери или повреждения являются скрытыми, то уведомление должно представляться в течение трех дней с момента доставки груза.

Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его получения было предметом совместного осмотра или инспекции.

В любом случае перевозчик и судно будут освобождены от любой ответственности в отношении потерь или ущерба, если им не будет предъявлен иск в течение одного года после доставки груза или той даты, когда груз должен был быть доставлен.

В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и получатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза»¹³.

b) Обсуждение Рабочей группой

2. Некоторые представители высказали мнение о том, что первый подпункт статьи 3(6) Брюссельской конвенции не имеет реальных правовых последствий. Упомянутое в этом подпункте уведомление не приводит к невозможности предъяв-

ления исков; поэтому в данном контексте неважно, было дано уведомление или нет. По этой причине была высказана мысль о том, что может быть рассмотрен вопрос о том, чтобы этот подпункт опустить.

3. По мнению других представителей, первый подпункт статьи 3(6) мог бы иметь некоторые практические последствия для судебного разбирательства. Суд был бы более склонен принять доказательства истца, предъявившего требуемое уведомление. Было также отмечено, что требование о предъявлении уведомления перевозчику поощряет истцов к принятию быстрых решений по возможным претензиям. Подобное уведомление также служит для ознакомления перевозчика с доказательствами, необходимыми ему для оспаривания претензий, связанных с той перевозкой груза, к которой относится уведомление.

4. Была достигнута общая договоренность о сохранении принципа необходимости предъявления перевозчику уведомления о потерях или ущербе и что уведомление не приводит к невозможности предъявления претензий в отношении перевозчика.

5. Что касается срока в три дня, предусмотренного во втором подпункте статьи 3(6), для уведомления в тех случаях, когда потери или ущерб груза не являются очевидными, то было общепризнано, что этот срок является слишком коротким. Подобный срок не дает истцу разумной возможности обнаружить этот вид потерь или ущерба, приписать его перевозке морем и предъявить соответствующее уведомление. Одно из предложений сводилось к замене этого срока более гибким сроком, например уведомлением «в течение разумного срока». Представители, высказавшиеся против этого предложения, указали, что практика международной торговли требует большой степени точности, обеспечиваемой путем указания конкретного срока для предъявления требуемого уведомления.

6. Было также отмечено, что статья 3(6) не касается отдельных проблем, которые могли бы возникнуть при исчислении этого срока. Согласно многим юридическим системам, праздники и нерабочие дни исключаются из исчисления. Было поддержано предложение о том, чтобы любой подобный период выражался в «рабочих днях».

7. Один из представителей указал, что в случае непоставки части груза сразу же не будет ясно, был ли этот груз утерян или же лишь произошла задержка. Поэтому может иметь место невозможность уведомления о «потерях». Было предложено добавить эту формулировку, с тем чтобы точно оговорить подобный случай.

8. Было также указано, что, согласно статье 5 (1) предварительного варианта проекта конвенции, на перевозчика возлагается ответственность за задержку поставки. Поэтому была высказана мысль о том, что должно быть предусмотрено дополнительное положение об уведомлении, в котором был бы оговорен случай задержки. Высказы-

¹³ Подпункт 4 статьи 3 (6) касается исковой давности. Этот вопрос был рассмотрен на пятой сессии Рабочей группы, и принятые положения воспроизводятся в качестве статьи 20 в предварительном варианте проекта конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.19). Сейчас данный вопрос регулируется в статье 20 проекта конвенции о морской перевозке грузов.

валось предположение о том, что подобное положение может принять форму требования об уведомлении в рамках оговоренного срока после осуществления просроченной поставки. Положения такого рода можно найти в других транспортных конвенциях, например в Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года, и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (КДПГ). Вместе с тем было также выражено мнение, что в специальном положении об уведомлении при задержке нет необходимости и что, даже если такое положение будет включено, непредставление уведомления не должно служить препятствием для последующих действий.

9. Было также обращено внимание на некоторые недостатки в статье 3(6) Брюссельской конвенции. Статья 3(6) говорит только о перевозчике, в то время как предварительный вариант проекта конвенции возлагает на перевозчика по договору ответственность также и в отношении перевозки, осуществление которой он поручил фактическому перевозчику. Было отмечено, что в некоторых обстоятельствах уведомление по практическим соображениям, возможно, должно будет направляться «фактическому перевозчику», а не перевозчику, который заключил договор перевозки; такое уведомление должно иметь силу также и в отношении перевозчика по договору, как если бы оно было направлено ему непосредственно. Было также отмечено, что в различных подпунктах статьи 3(6) для обозначения перехода груза от перевозчика к лицу, имеющему право принять данный груз, используется разная терминология и что было бы желательно принять единую терминологию.

Доклады Редакционной группы

10. Подготовка проекта текста этой статьи с учетом обсуждения ее Рабочей группой была затем возложена на Редакционную группу.

и) Доклад Редакционной группы по вопросу уведомления о потерях или повреждениях

Редакционная группа рассмотрела вопрос об уведомлении о потерях или ущербе. В предложенном Редакционной группой тексте предложения по этому вопросу с поправками Рабочей группы¹⁴ говорится следующее:

[Статья 19. Уведомление о потерях или повреждениях]

¹⁴ Поправки Рабочей группы сводятся к следующему:

а) в пункте 2 слова «уведомление должно представляться в течение десяти непрерывных дней после доставки» были заменены после слова «скрытыми» словами «уведомление в письменной форме должно представляться не позднее десяти дней после совершения доставки, исключая день доставки»;

б) в пункте 5 слова «согласно настоящей статье», отсутствующие в проекте текста, рекомендованного Редакционной группой, были включены между словами «уведомление» и «представленное».

1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком в хорошем состоянии и в соответствии с описанием в [перевозочном документе], если таковой имеется.

2. Если потери или повреждения являются скрытыми, уведомление в письменной форме должно представляться не позднее 10 дней после совершения доставки, исключая день доставки.

3. Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его доставки было предметом совместного осмотра или инспекции.

4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза.

5. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику по договору.

ii) Доклад Редакционной группы по вопросу уведомления о просрочке

а) Рабочей группой был кратко рассмотрен и затем передан Редакционной группе вопрос о возможном включении в конвенцию положения, согласно которому грузополучатель должен представлять уведомление, если он требует от перевозчика компенсацию за просрочку с доставкой. Редакционная группа считала, что вопрос о том, нужно ли такое положение, должен быть в принципе решен Рабочей группой, но тем не менее она выразила мнение, что Рабочая группа, возможно, сочтет полезным иметь перед собой проект текста, прежде чем вновь рассматривать данный вопрос. В связи с этим приводимый ниже проект положения был представлен только лишь с целью облегчить обсуждение в Рабочей группе.

[Представляемое грузополучателем уведомление о том, что он потребует компенсацию за просрочку с доставкой]

«Компенсация за просрочку с доставкой подлежит уплате только в том случае, если перевозчику было направлено письменное уведомление в срок не позднее двадцати одного дня с момента, когда груз был передан грузополучателю».

Замечания по докладу Редакционной группы

б) Если Рабочая группа примет решение включить в пересмотренную конвенцию положение

об уведомлении относительно требования грузополучателем компенсации за просрочку с доставкой, она должна будет также решить, куда следует поместить такое положение. По мнению Редакционной группы, такое положение можно включить в качестве пункта 5 в проект статьи, касающийся потерь и повреждений (статья 19), при этом пункт о силе уведомления, направленного фактическому перевозчику, станет пунктом 6 этой же статьи.

Рассмотрение докладов Редакционной группы

i) Уведомление о потерях или повреждениях

11. а) Были высказаны различные мнения относительно применения выражения «перевозочный документ», содержащегося в пункте 1, поскольку это выражение не определено в проекте конвенции. Рабочая группа вновь передала этот вопрос на рассмотрение Редакционной группе.

б) В связи с указанным в пункте 2 сроком в десять дней был поднят вопрос о том, следует ли исключать из исчисления этого срока праздники и нерабочие дни. Было высказано мнение о том, что употребление в проекте текста этой статьи выражения «непрерывные дни» означало, что праздники и нерабочие дни должны быть включены в исчисление этого срока и что расширение трехдневного срока, указанного в пункте 2 статьи 3(6) Брюссельской конвенции, до десятидневного срока было сделано с целью уменьшения возможных трудностей грузополучателя, связанных с этим методом исчисления. С другой стороны, было отмечено, что употребление в этих целях слова «непрерывные» является излишним.

с) К Редакционной группе была также обращена просьба о рассмотрении вопроса о согласовании различных вариантов перевода текста статьи 19.

ii) Уведомление о просрочке

12. По просьбе одного представителя Рабочая группа согласилась отложить рассмотрение доклада до второго чтения проекта конвенции в связи со статьей 19.

4. ВЗАИМОСВЯЗЬ ДАННОГО ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ С ДРУГИМИ КОНВЕНЦИЯМИ

1. Рабочая группа рассмотрела взаимосвязь данного проекта конвенции о морской перевозке грузов с: а) конвенциями, регулирующими ответственность за ущерб, причиненный ядерным инцидентом, и б) другими морскими конвенциями.

а) *Взаимосвязь между конвенциями, регулирующими ответственность за ущерб, причиненный ядерным инцидентом*

i) Положения Брюссельского протокола 1968 года

2. Статья 4 Брюссельского протокола 1968 года к Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

«Настоящая Конвенция не влияет на положения любой международной конвенции или национального закона, касающихся ответственности за повреждения, вызванные в результате транспортировки радиоактивных веществ».

ii) Обсуждение Рабочей группой

3. Согласно предлагаемой новой статье,— во всех случаях, когда эта статья применима,— ответственность за повреждения, вызванные в результате ядерного инцидента, не будет регулироваться проектом конвенции о морской перевозке грузов. В поддержку этой новой статьи были высказаны аргументы относительно того, что она позволит государствам — сторонам Парижской конвенции 1960 года об ответственности третьей стороны в области ядерной энергии, с поправками, внесенными в нее Дополнительным протоколом 1964 года, или Венской конвенции 1963 года о гражданской ответственности за повреждения, вызванные в результате транспортировки радиоактивных веществ, также стать сторонами проекта конвенции о морской перевозке грузов. Далее было указано, что желательно согласовать норму, касающуюся ядерного ущерба, с Брюссельской конвенцией о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов 1971 года и соответствующим правилом статьи 20 Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года.

4. Была выражена общая поддержка предложенной новой статьи, хотя было также высказано мнение о том, что статья 4 Брюссельского протокола 1968 года является в равной степени приемлемой. Было высказано предложение о том, что предлагаемая новая статья должна предусматривать случаи с теми государствами, которые в настоящее время не располагают конкретным национальным законом, регулирующим ответственность за такие повреждения, но основывают такую ответственность на общих принципах гражданской ответственности. Предлагаемая новая статья, наряду с предложением о внесении в нее поправок, была передана Редакционной группе.

б) Взаимосвязь с другими морскими конвенциями

i) Положения в других конвенциях

5. Статья 8 Брюссельской конвенции 1924 года гласит следующее:

«Положения данной Конвенции не влияют на права и обязанности перевозчика, определяемые любым действующим в настоящее время законом об ограничении ответственности владельцев морских судов».

ii) Обсуждение Рабочей группой

6. Было высказано мнение о том, что, хотя существо статьи 8 Брюссельской конвенции 1924 года является приемлемым, формулировка ее является неясной, поскольку фраза «действующим

в настоящее время» предполагает, что в сферу этого положения входят лишь статуты, действовавшие во время заключения этой Конвенции. Было также указано, что необходимо сделать упоминание об ограничении ответственности по международным конвенциям.

7. Было также высказано мнение о том, что положения статьи 19 Афинской конвенции касательно перевозки пассажиров и их багажа морем, 1974 год, могли бы явиться надлежащей основой для подходящего текста. Эта статья гласит следующее:

«Настоящая Конвенция не влияет на права или обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренных в международных конвенциях относительно ограничения ответственности владельцев морских судов».

Однако было высказано предложение о том, что, хотя текст статьи 19 Афинской конвенции 1974 года можно использовать в качестве образца, в этой связи также будет необходимо сделать упоминание об ограничении ответственности владельцев морских судов, предусмотренном в национальном законодательстве.

8. Затем вопрос о взаимосвязи этого проекта Конвенции с другими конвенциями был передан Редакционной группе для выработки проекта текста в свете вышеприведенной дискуссии.

Доклад Редакционной группы

а) Редакционная группа рассмотрела положения, касающиеся взаимосвязи пересмотренной Конвенции с другими конвенциями, и рекомендовала по данному вопросу нижеследующий проект текста:

[Взаимосвязь между пересмотренной Конвенцией и другими конвенциями][часть VII]

1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, предусмотренных в международных конвенциях или национальном законодательстве об ограничении ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции не возникает вопроса об ответственности за ущерб, причиненный вследствие ядерного инцидента, если оператор ядерной установки несет ответственность за нанесение такого ущерба:

а) в соответствии с положениями Парижской конвенции от 29 июля 1960 года, касающейся ответственности третьей стороны в области ядерной энергии, с поправками, внесенными в нее Дополнительным протоколом от 28 января 1964 года, или в соответствии с условиями Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года; или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб при условии, что такое законодательство во всех отношениях так же благоприятно для лиц, которым может быть причинен ущерб, как Парижская или Венская конвенции.

Замечания относительно предлагаемых проектов положений

б) Один из представителей высказал мнение о том, что пункт 1 не должен содержать упоминание «национального законодательства» и зарезервировал свою позицию в отношении этого вопроса.

Рассмотрение доклада Редакционной группы

9. Рабочая группа рассмотрела приводящийся выше доклад Редакционной группы. Этот доклад, включая предлагаемые проекты положений, был одобрен Рабочей группой. Однако Рабочая группа вернула Редакционной группе вопрос о согласовании различных формулировок настоящей статьи.

5. ОБЩАЯ АВАРИЯ

а) Положения существующих конвенций

1. В пункте 2 статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года говорится:

«Ничто в этих правилах не должно препятствовать внесению в коносамент какого-либо законного положения, касающегося общей аварии».

б) Обсуждение в Рабочей группе

2. Обсуждение в Рабочей группе основывалось на приводящемся выше положении и текстах предложений, представленных двумя представителями.

3. После повторения вышеуказанного положения, содержащегося в Брюссельской конвенции, в первом предложении говорится о том, что ни от какого лица, заинтересованного в товарах, нельзя требовать возмещения общей аварии, до тех пор пока перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты не приняли все меры, которые в разумной степени необходимы для избежания случая, приведшего к общей аварии.

4. После аналогичного повторения вышеуказанного положения, содержащегося в Брюссельской конвенции, во втором предложении говорится, что иск в отношении общей аварии регулируется соответствующими положениями настоящей Конвенции и что любое положение, несовместимое с Конвенцией, будет недействительным в такой степени, в какой она наносит ей ущерб.

5. Было отмечено, что первое предложение направлено на то, чтобы учесть ситуацию, которая возникла в отношении общей аварии в результате воздействия условий статьи 5 (1) предваритель-

ного варианта проекта Конвенции, относящегося к основным положениям, регулирующим ответственность перевозчика, на правила об общей аварии. В соответствии с правилом D Йорк-Антверпенских правил право на возмещение убытков по общей аварии не нарушается, хотя бы случай, вследствие которого причинены ущерб или расход, произошел по вине одной из участвующих в морском предприятии сторон. Однако означенное не должно влиять на право взыскания с виновной стороны вызванных такой виной убытков. Если в соответствии с этим правилом возмещение по общей аварии было произведено перевозчику владельцем груза и если он стремился получить такое возмещение на основе того, что потери по общей аварии произошли по вине перевозчика, то этот иск может окончиться неудачей, поскольку он не может быть иском за потерю, ущерб или расходы, понесенные в результате потери или ущерба в отношении товаров в соответствии с положениями статьи 5 (1). В целях избежания такого результата в первом предложении отрицается право перевозчика на возмещение, до тех пор пока он не опровергнет вину со своей стороны. Однако во время высказывания замечаний в отношении данного предложения было высказано мнение о том, что это налагает слишком тяжелое бремя на перевозчика и чрезмерно ограничивает его право на возмещение. Другое предложение сводилось к тому, что более оптимальный путь к достижению желаемого результата заключается не в отрицании права на возмещение, а в предоставлении права на оплату в отношении возмещения, до тех пор пока перевозчик не докажет отсутствие вины. Поэтому было решено, что право владельцев груза на контрпретензию в отношении долевого взноса по общей аварии должно регулироваться положениями конвенции, если такая контрпретензия представляет собой претензию, вытекающую из факта потери или повреждения груза. Однако один представитель указал на то, что если к таким контрпретензиям будут применяться все положения конвенции, то существует возможность, что владельцы груза окажутся в неблагоприятном положении по праву некоторых стран в силу действия ограничения по времени, предусматриваемого статьей 20. В связи с этой трудностью данный представитель сказал, что если будет принято правило в такой форме, то по данному моменту, возможно, придется сделать оговорку.

6. В поддержку второго предложения было также высказано мнение о том, что права сторон договора перевозки в отношении общей аварии в настоящее время в основном содержатся в положениях коносаментов. Поэтому необходимо обеспечить, чтобы такие положения не противоречили положениям настоящей Конвенции. В отношении этого предложения было высказано замечание о том, что это является излишним и что в статье 23 лишены законной силы все статьи, наносящие ущерб проекту Конвенции.

7. Некоторые представители также отметили, что желательно получить разъяснение в отношении

того, что подразумевается под ссылкой на «законные» положения, касающиеся общей аварии, в тексте статьи 5 (2) Брюссельской конвенции. Было также отмечено, что положения, которые являются незаконными, в любом случае являются недействительными и что в соответствии с этим эти слова являются излишними.

8. Было решено, что настоящий текст статьи 5 (2) Брюссельской конвенции, вместе с предлагаемыми проектами изменений к ним, должен быть рассмотрен Редакционной группой, с тем чтобы выработать соответствующий текст.

Доклад Редакционной группы

Редакционная группа рассмотрела эту тему и рекомендует нижеследующие положения для рассмотрения Рабочей группы.

[Статья 24. Общая авария]

1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора о перевозке или национального законодательства в отношении общей аварии.

2. Однако правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потерю или ущерб грузу, регулируют ответственность по возмещению грузополучателю любой части общей аварии.

Рассмотрение доклада Редакционной группы

9. Рабочая группа рассмотрела приводящийся выше доклад Редакционной группы. Этот доклад, включая предлагаемые проекты положений, был принят Рабочей группой.

В отношении проектов положений были высказаны следующие замечания и оговорки:

a) одна из делегаций сохранила за собой право на то, чтобы при принятии внутреннего законодательства о придании законной силы проекту конвенции добавить положение, сохраняющее права, предоставленные в соответствии с пунктом 2, в отношении общей аварии в результате возможного истечения срока исковой давности в соответствии со статьей 20 проекта конвенции;

b) две делегации зарезервировали свои позиции в отношении пункта 2;

c) Редакционной группе было предложено рассмотреть вопрос о приведении в соответствие различных формулировок текста статьи 24.

V. ВТОРОЕ ЧТЕНИЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ВАРИАНТА ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Обсуждение в Рабочей группе

1. Рабочая группа изучила при втором чтении проекты положений, утвержденные ею на третьей — седьмой сессиях¹⁵.

¹⁵ См. документ A/CN.9/WG.III/ WP.19. В нижеследующем отчете о рассмотрении проекта конвенции Рабочей группой во втором чтении статьи излагаются так, как они даны в документе A/CN.9/WG.III/ WP.19, а не в том виде, в каком они окончательно утверждены на настоящей сессии.

Название Конвенции

2. Рабочая группа после обсуждения решила изменить название проекта конвенции, с тем чтобы оно читалось следующим образом: «Проект конвенции о морских перевозках грузов».

Заголовки

3. Рабочая группа решила передать Редакционной группе рассмотрение заголовков, сформулированных в предварительном варианте проекта конвенции.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

*Часть I. Сфера применения**Статья 1. [Охватываемые договоры]*

1. Положения настоящей Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки грузов.

[2. В тех случаях, когда не выписывается коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ, стороны могут особо оговорить, что Конвенция не применяется, при условии что выписывается документ, подтверждающий договор, и заявление об оговорке отмечается в таком документе и подписывается грузоотправителем.]

3. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается согласно или во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиками и держателем коносамента.

[4. Для цели настоящей статьи договоры перевозки определенного количества груза в определенный период времени считаются чартер-партиями.]

Пункт 1

4. Рабочая группа утвердила это положение в вышеизложенном виде.

Пункт 2

5. Рабочая группа рассмотрела вопрос о сохранении или об исключении пункта 2. В поддержку этого положения было высказано утверждение, что при определенных обстоятельствах грузоотправителю будет выгодно иметь возможность согласиться с тем, что Конвенция не будет применяться. Большинство представителей, однако, склонялись к упразднению этого пункта, поскольку это положение может позволить перевозчикам обойти защиту, предусмотренную этой Конвенцией для грузоотправителей и грузополучателей. Поэтому Рабочая группа решила упразднить пункт 2 этой статьи.

Пункт 3

6. Рабочая группа утвердила этот пункт в вышеизложенном виде. В этой связи представитель Федеративной Республики Германии, выступая в качестве Председателя Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, информировал Группу, что Рабочая группа ЮНКТАД на своей сессии, состоявшейся в этом году, не приняла окончательного решения по законодательным или каким-либо иным мерам, которые, возможно, будут приняты в отношении чартер-партий. Принятие такого решения было отложено до 1978 года. Он кратко изложил основные мотивы данного решения.

Пункт 4

7. Большинство представителей придерживались мнения, что формулировка этого пункта, исключая из сферы действия этой Конвенции «договоры перевозки определенного количества груза в определенный период времени», является слишком широкой, поскольку она приведет к исключению большого числа договоров перевозки из сферы защиты Конвенции. В ответ на эти замечания один из представителей предложил следующий новый текст для пункта 4.

«Положения настоящей Конвенции не применяются к договорам о последовательной перевозке груза в виде насыпного груза, составляющего весь груз судна. Однако, если коносамент выписывается во исполнение такого договора, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента».

Представитель, внесший это предложение, объяснил, что такие долгосрочные контракты о последовательной перевозке больших количеств насыпного груза являются обычными в торговле многими товарами и что стороны в таких долгосрочных контрактах, как правило, находятся в равном положении с точки зрения позиций при переговорах. В контракте обычно устанавливаются фрахтовые ставки на долгосрочной основе и предусматривается, в частности, тип чартер-партии, который будет использоваться для каждой отгрузки по контракту, и, таким образом, он носит характер «договора-основы» для будущих перевозок партий грузов. Следовательно, невключение этих договоров в Конвенцию можно рассматривать как следствие договоренности о невключении в Конвенцию чартер-партий. Другой представитель предложил добавить в конце первой фразы изложенного выше проекта предложения слова «если стороны согласны на это», для того чтобы поставить неприменимость Конвенции к таким договорам в зависимость от прямой договоренности между сторонами. Несколько представителей поддержали проект предложения с этим изменением. Тогда представитель, предложивший новый текст пункта 4, снял свое предложение, объяснив, что с такой поправкой

предлагаемое правило стало бы несовместимым с положением о чартер-партиях, уже утвержденным Рабочей группой. После этого Рабочая группа постановила снять пункт 4 данной статьи.

Пункт 4-бис

8. Рабочая группа согласилась добавить новый пункт, основанный на статье 7 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, которая гласит следующее:

«Статья 7

При толковании и применении положений настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия».

Редакционной группе была представлена просьба рассмотреть вопрос о том, в какое место проекта Конвенции будет целесообразнее всего поместить это положение.

Статья 2. [Географическая сфера применения]

1. Положения настоящей Конвенции, при соблюдении статьи [1], применяются к любому договору перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

а) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном договариваемом государстве; или

б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договариваемых государств; или

с) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договариваемых государств; или

д) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договариваемых государств; или

е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения.

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

[3. Каждое из договариваемых государств применяет положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, упомянутым выше.]

4. Настоящая статья не мешает договариваемым государствам применять правила настоящей Конвенции к внутренним перевозкам.

Пункт 1

1. Рабочая группа сохранила положения в этом пункте. Рабочая группа не приняла предложение одного представителя об исключении слов «предусмотренный в договоре перевозки» в подпунктах а и б; это предложение мотивировалось желанием, чтобы принципы Конвенции применялись в случае, когда груз, сопровождаемый коносаментом, который был составлен не в договариваемом государстве, фактически погружается (выгружается) в порту какого-либо договаривающегося государства, в то время как договор перевозки предусматривал порт погрузки (выгрузки), не находящийся в каком-либо из договариваемых государств. Это предложение не было принято, так как оно не давало бы сторонам возможности точно знать заранее, будет применяться Конвенция или нет.

Пункт 2

2. Рабочая группа утвердила положение, изложенное выше.

Пункт 3

3. Рабочая группа рассмотрела вопрос об исключении этого пункта. Многие представители считали этот пункт излишним, поскольку содержащийся в нем принцип является частью международного права. С другой точки зрения положение являлось полезным в том плане, что оно устраняло возможные разногласия о применении Конвенции в национальном законодательстве подобно тому, как это имело место при применении Брюссельской конвенции 1924 года. Рабочая группа после обсуждения приняла решение об исключении пункта 3.

Пункт 4

4. Было предложено упразднить этот пункт исходя из того факта, что государство в любом случае имеет право применять правила настоящей Конвенции к внутренним перевозкам и что ясное положение об этом будет нарушением принципа суверенитета государств. Один из представителей, однако, заявил, что положение, подобное положениям пункта 4, является желательным с точки зрения конституционной системы его страны. Поэтому Рабочая группа решила, что положение должно быть сохранено в Конвенции, и передала пункт 4 в Редакционную группу для разработки целесообразной формулировки.

Статья 3. [Определения]

[В настоящей Конвенции:]

1. «Перевозчик» или «перевозчик по договору» означает любое лицо, которое от своего имени заключает с грузоотправителем договор морской перевозки грузов.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик по договору

поручил перевозку грузов полностью или частично.

3. «Груз» включает имущество, товары, предметы и изделия любого рода, включая живых животных.

4. «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в котором должен быть принят груз.

[5. «Судно» означает любой вид судна, используемого для перевозки грузов морем.]

6. «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 предъявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или предъявителю, представляет собой подобное обязательство.

7. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное осуществлять доставку груза.

1. Рабочая группа придерживалась того мнения, что Конвенция должна начинаться со статьи об определениях, и поэтому решила, что эта статья должна стать статьей 1. Один из представителей возразил против этой точки зрения исходя из того, что Конвенция должна прежде всего определять сферу своего применения. Этот представитель высказался за порядок статей, примененный в предварительном варианте проекта Конвенции (A/CN.9/WG.III/ WP.19).

Пункты 1 и 2

2. Рабочая группа решила просить Редакционную группу рассмотреть вопрос об изменении редакции пунктов 1 и 2 в свете определения понятий «перевозчик» и «исполняющий перевозчик», данных в Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и их багажа. Эти определения гласят следующее:

а) «перевозчик» означает лицо, которым или от имени которого был заключен договор перевозки независимо от того, осуществляется ли фактическая перевозка им или исполняющим перевозчиком;

б) «исполняющий перевозчик» означает лицо иное, чем перевозчик: владельца, фрахтователя или лицо, эксплуатирующее судно, которое фактически осуществляет всю или часть перевозки.

Один представитель высказал мнение, что в идентичности терминологии между Афинской конвенцией 1974 года и новой Конвенцией нет необходимости, учитывая несходство проблем грузовых перевозок с проблемами пассажирских

перевозок. Кроме того, по мнению этого представителя, учитывая неприемлемость Афинской конвенции для некоторых государств, было бы нецелесообразно включать положения этой Конвенции в проект Рабочей группы.

Пункт 3

3. Один из представителей предложил следующую новую формулировку для определения понятия «груз»: «груз» означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях, когда товары упакованы или объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, «груз» включает эту упаковку или предмет, предназначенный для перевозки и предоставленный отправителем.

4. Было разъяснено, что в намерение предлагающего входило включить все типы упаковки в понятие «груз». В противовес этому предложению была высказана мысль о том, что это будет побуждать к предъявлению претензий в связи с ущербом, нанесенным упаковке, даже в тех случаях, когда сам груз остался невредимым. Было также предложено, чтобы перевозчик нес ответственность лишь за ущерб, причиненный дорожной упаковке, такой как контейнеры. Существо приведенного выше предложения было принято Рабочей группой, и Редакционной группе было предложено сформулировать новое определение понятия «груз», используя предложенное определение в качестве основы.

Пункт 4

5. Рабочая группа передала в Редакционную группу предложение одного из представителей об исключении слов «в котором должен быть принят груз».

Пункт 5

6. Рабочая группа приняла решение об исключении понятия «судно», поскольку она сочла, что такое определение не является необходимым.

Пункт 6

7. Для того чтобы пояснить, что понятие «коносамент» охватывает в дополнение к документам, выданным «приказу указанного лица или предъявителю», также документы, выданные «приказу», Рабочая группа по предложению одного представителя решила включить во второе предложение определения понятия «коносамент» необходимую для этого формулировку.

8. Один из представителей предложил исключить ссылку на погрузку грузов в первом предложении определения понятия «коносамент», поскольку «погрузка» являлась лишь одной из форм «принятия грузов». Однако Рабочая группа не приняла это предложение, поскольку банки, осуществляющие платежи по предъявлению документов, обычно требуют коносаментов, ясно указывающих на то, что груз был погружен на указанное судно.

9. Один из представителей предложил, чтобы понятие «договор о морской перевозке грузов» было заменено понятием «договор перевозки» на том основании, что в пункте 4 статьи 3 излагается определение последнего понятия. Рабочая группа решила передать это предложение в Редакционную группу.

Пункт 7

10. Один из представителей предложил заменить определение «грузополучатель» следующим текстом:

«„Законный владелец“ означает лицо, уполномоченное принять груз. Это лицо может осуществлять права грузоотправителя».

Во французском тексте оригинала для обозначения определяемого объекта употреблялось слово «l'ayant-droit».

11. Этот представитель считал, что во французском варианте понятие «destinataire» охватывает лишь указанного грузополучателя и что поэтому необходимо другое понятие, такое как «l'ayant-droit». Однако общее мнение свелось к тому, что термин «consignee» является именно тем, который следует употреблять в английском тексте, и что ближайшим эквивалентом к нему на французском языке является слово «destinataire». На этом основании понятие «destinataire» было сохранено в тексте статьи на французском языке. Что касается второй фразы в вышеуказанном предложении, то большинство представителей сочли, что ее не следует принимать, поскольку правовые позиции грузоотправителя и грузополучателя не обязательно одинаковы.

12. Рабочая группа утвердила текст пункта 7 в вышеизложенном виде.

13. Один из представителей предложил, чтобы последовательность определений, изложенных в статье 3, была изменена таким образом, чтобы понятие «грузополучатель» следовало за понятием «фактический перевозчик». Рабочая группа предложила Редакционной группе рассмотреть вопрос о рациональности изменения порядка статьи, как это было предложено.

Часть II. Ответственность перевозчика

Раздел 1. Общие положения

Статья 4. [Период ответственности перевозчика]

1. «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

а) путем его передачи получателю; или

б) в случаях, когда получатель не получает груза — путем предоставления его в распоряжение получателя в соответствии с договором либо законом или обычаем, применяемым в порту разгрузки; или

с) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В положениях пунктов 1 и 2 ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, включает служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций соответственно перевозчика или получателя.

Пункт 1

1. Рабочая группа утвердила данное положение в вышеизложенном виде.

Пункт 2

2. Было внесено предложение о том, чтобы слово «обычаем» в подпункте *b* было заменено словами «общим обычаем, применяемым в том или ином конкретном виде торговли» или формулировкой аналогичного содержания.

3. Рабочая группа передала это предложение на рассмотрение Редакционной группы и, при условии соответствующей редакции предложенных строк, утвердила положения пункта 2.

Пункт 3

4. Рабочая группа утвердила данное положение в вышеизложенном виде.

Статья 5. [Основные положения, регулирующие ответственность перевозчика]

1. Перевозчик несет ответственность за потерю, повреждение или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждению или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье [4], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в пределах определенно согласованного в письменной форме срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с принятием во внимание обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

3. Лицо, имеющее право предъявить иск за утрату груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с

требованиями статьи [4] в пределах [шестидесяти] дней по истечении срока, предусмотренного для доставки, в соответствии с пунктом [2] [настоящей] статьи.

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

5. В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в доставке являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности за утерю или порчу груза, явившиеся результатом мер по спасению жизни и разумных мер по спасению имущества на море.

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

Пункт 1

1. Рабочая группа рассмотрела, но не утвердила внесенное одним представителем предложение относительно того, чтобы пункт 1 гласил по причинам, изложенным в документе A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1, представленном ЦБМЖП, следующее:

«1. Перевозчик несет ответственность за любую потерю или повреждение груза, если эта потеря или повреждение имели место в то время, когда груз находился в его ведении; он также отвечает за любой ущерб, являющийся результатом задержки с доставкой груза.

Перевозчик освобождается от этой ответственности, если он докажет, что он сам, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать потерь или повреждений груза или ущерба, являющегося результатом задержки с доставкой груза».

2. Рабочая группа рассмотрела, но не утвердила предложение другого представителя о том, чтобы добавить в конце пункта 1 слова «меры для обеспечения судходности судна должны рассматриваться как меры, принятия которых разумно требовать от перевозчика, его служащих или агентов».

3. Четыре представителя предложили новый пункт 1-бис, который гласит следующее:

«Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения, расходы или задержку, являющиеся результатом любой небрежности или ошибки при навигации судна или результатом пожара, если не будет доказано, что обстоятельство, повлекшее за собой такие потери, повреждения, расходы или задержку, явилось следствием неправильных действий перевозчика».

В поддержку этого предложения было высказано, что:

a) морские путешествия по-прежнему сопряжены с большим риском;

b) судовладелец не имеет постоянного эффективного контроля над капитаном, командой, штурманом или условиями в портах погрузки и выгрузки;

c) упразднение исключения, касающегося «ошибок при навигации судна», приведет к значительно более высоким страховым премиям для перевозчиков без соответствующего снижения расценок страхования груза. Более высокие страховые премии по ответственности будут отражены в более высоких фрахтовых ставках;

d) ни грузоотправители, ни перевозчики не поддерживают упразднения исключения относительно «ошибок при навигации судна»;

e) действительный экономический эффект ликвидации этого исключения в настоящее время не известен и не может быть вычислен;

f) снятие исключения, касающегося навигационной ошибки, повлекло бы за собой серьезные неблагоприятные последствия для практики, связанной с общей аварией. Поэтому Рабочей группе не следует принимать какое-либо решение, предопределяющее данный вопрос, который должен обсуждаться в 1979 году Рабочей группой ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок.

Представители, выступившие против добавления этого предлагаемого пункта 1-бис, выдвинули следующие причины:

a) в силу технических достижений риск, сопряженный с морскими путешествиями, был в значительной степени сокращен;

b) благодаря прогрессу в области связи владелец судна сегодня может поддерживать посто-

янный контакт с судном и руководителями его экипажа;

с) не имеется достаточных данных, чтобы прийти к выводу о том, что общая стоимость страхования, сопряженная с этим, возрастет вследствие упразднения данного исключения;

д) грузоотправители выступают за упразднение этого исключения;

е) сохранение исключения относительно «ошибка при навигации судна» является серьезным отклонением от основных общих правовых принципов ответственности за вину и ответственность другого лица и противоречило бы принципам, установленным в других транспортных конвенциях;

ф) настоящий текст пункта 1 статьи 5 представляет собой тщательно разработанный компромисс, который необходимо сохранить.

4. После обсуждения Рабочая группа постановила не утверждать предлагаемый пункт 1-бис.

5. Другое предложение относительно текста для нового пункта гласит следующее:

«Перевозчик, однако, не обязан выплачивать компенсацию за потери, повреждения или расходы, кроме потерь или повреждений груза, явившихся результатом просрочки с доставкой, если перевозчик во время заключения договора перевозки не имел разумных оснований предвидеть, что такие потери, повреждения или расходы будут вероятным следствием просрочки».

6. Было высказано мнение о том, что вышеприведенное положение, ограничивающее ответственность перевозчика в отношении выплаты компенсации за повреждения, которые можно было предвидеть, не является необходимым и что данный вопрос можно оставить для решения его средствами национального права.

7. Рабочая группа постановила не утверждать это положение.

Пункт 2

8. По предложению одного из представителей Рабочая группа постановила добавить слова «порт разгрузки, предусматриваемый в договоре перевозки» после слов «не доставлен» в пункте 2 статьи 5.

Пункт 3

9. Рабочая группа постановила утвердить данное положение в вышеизложенном виде.

Пункт 4

10. Двумя представителями был предложен следующий текст в качестве нового пункта 4 взамен имеющегося:

«В случае пожара перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что он имел все

необходимые средства для предотвращения пожара, что он, его служащие и агенты приняли все разумные меры, для того чтобы избежать пожара и ограничить его последствия, если только истец не докажет, что упущение или небрежность перевозчика или его агентов или служащих привели к пожару или способствовали его возникновению».

11. В поддержку этого предложения было высказано мнение о том, что настоящая формулировка пункта 4 налагает бремя доказывания на истца, которое представляется для него исключительно трудным, и что предлагаемая новая формулировка является более справедливой. Однако многие представители высказали мнение о том, что настоящая формулировка является оправданной, поскольку большинство пожаров на судах вызвано стихийным возгоранием грузов. Было отмечено, что это предложение, по существу, приведет к тому же результату, что и применение правила, содержащегося в пункте 1 статьи 5. Было также отмечено, что нынешняя формулировка пункта 4 статьи 5 является частью тщательно разработанного компромисса, нашедшего отражение в пункте 1 статьи 5.

12. Рабочая группа постановила не утверждать предлагаемый текст.

Пункт 5

13. Рабочая группа рассмотрела, но не утвердила предложение одного из представителей относительно опущения пункта 5.

Пункт 6

14. Рабочая группа рассмотрела, но не утвердила предложение одного из представителей о том, чтобы иммунитет перевозчика от ответственности за утерю или порчу груза, являющиеся результатом мер по спасению жизни на море, должен быть ограничен мерами, которые представляются разумными.

Пункт 7

15. Рабочая группа постановила утвердить данное положение в вышеизложенном виде.

Раздел 2. Пределы ответственности перевозчика

Статья 6. [Установление пределов ответственности]

[Альтернатива А: единый метод ограничения ответственности перевозчика:

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи [5], ограничивается суммой, эквивалентной () франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или () франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.]

[Альтернатива В: двойной метод ограничения ответственности перевозчика:

1. а) Ответственность перевозчика за потерю, повреждение или расходы, связанные с потерей или повреждением груза, ограничивается суммой, эквивалентной () франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или () франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) В случае задержки в доставке груза, если истец доказывает причину потери, повреждения или расходов, помимо упомянутых выше в подпункте а, ответственность перевозчика не превышает:

вариант х: [двойной] суммы фрахта;

вариант у: суммы, эквивалентной (X—Y) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки или (X—Y) франков за 1 кг веса брутто просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничения, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.]

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

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

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

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

4. Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, переводится в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты, в соответствии с единицей, определенной в пункте 3 настоящей статьи, в момент судебного определения или арбитражного решения. Если такого официального курса не существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

Пункты 1 и 2

1. Один представитель предложил заменить пункты 1 и 2 статьи 6 следующим текстом:

«Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи [5], ограничивается суммой, эквивалентной () франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза».

В поддержку этого предложения данный представитель указал, что содержащееся в Брюссельской конвенции 1924 года ограничение на одно грузовое место или единицу отгрузки повлекло за собой двусмысленности и неопределенности. Суды разных стран приходили к разным выводам в отношении его толкования. Хотя внесена некоторая ясность благодаря принятию так называемой контейнерной оговорки в Брюссельском протоколе 1968 года и замене понятия «единицы» понятием «единицы отгрузки» в новом проекте конвенции, тем не менее останутся значительные трудности с толкованием в отношении того, что следует считать «грузовым местом» и «единицей отгрузки». Этот представитель указал также, что в международных конвенциях о воздушных, автомобильных и железнодорожных перевозках применяется только понятие ограничения по весу.

2. Большинство представителей высказали мнение о том, что данное предложение приведет к значительному упрощению существующего текста. Однако некоторые представители указали, что они могут согласиться с данным предложением при том условии, что будет установлено отдельное ограничительное правило на основе стоимости перевозки за задержку доставки груза. Было также высказано мнение о том, что данная формулировка может привести к необоснованно низкой доле компенсации для груза малого веса, но большой стоимости.

3. Затем Рабочая группа решила включить в проект конвенции следующие альтернативы в отношении ограничения ответственности перевозчиков:

а) общее правило по весу брутто;

б) общее правило по весу брутто вместе со специальным правилом в отношении задержки доставки груза;

с) общее правило по весу брутто или по грузовому месту или другой единице отгрузки;

д) общее правило по весу брутто или по грузовому месту или другой единице отгрузки со специальным правилом в отношении задержки доставки груза;

е) вариант, упомянутый в подпункте д вместе с другим специальным правилом в отношении контейнеров.

4. Рабочая группа решила не принимать правила на основе какой-либо из вышеуказанных аль-

тернатив исходя из того, что было желательным сохранить несколько альтернатив. Ряд представителей выразили мнение, что правительства будут не в состоянии делать выбор из этих альтернатив, до тех пор пока не будут согласованы суммы в качестве установленного потолка ответственности за 1 кг веса брутто или грузовое место или единицы груза. Рабочая группа предложила Редакционной группе подготовить проекты альтернативных текстов в свете проведенного обсуждения.

Пункты 3 и 4

5. Рабочая группа приняла пункты 3 и 4 статьи 6 в изложенном выше виде.

Статья 7. [Применимость пределов ответственности: деликты, служащие и агенты]

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

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

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

Рабочая группа приняла текст статьи 7 в приведенном виде.

Статья 8. [Последствия преднамеренных неправильных действий]

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в пункте 1 статьи 6, если доказано, что ущерб вызван преднамеренными неправильными действиями перевозчика или любого из его служащих или агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на такое ограничение ответственности за ущерб, вызванный преднамеренными неправильными действиями с их стороны.

1. По предложению одного представителя Рабочая группа решила заменить слова «преднамеренные неправильные действия» соответствующей формулировкой в статье 13 Афинской кон-

венции 1974 года о морской перевозке пассажиров и их багажа¹⁶.

2. Рабочая группа рассмотрела предложение одного из представителей об исключении из первого предложения статьи 8 слов «или любого из его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей». В поддержку этого предложения приводился довод о том, что ограничение ответственности перевозчиков должно сниматься только в тех случаях, когда имеют место серьезные личные неправильные действия со стороны самого перевозчика. Против этого утверждения выдвигался довод о том, что перевозчики обычно действуют через служащих или агентов, и поэтому предложенная поправка значительно сократит сферу действия особой защиты грузоотправителей и грузополучателей, предусмотренной настоящей статьей.

3. Мнения членов Рабочей группы по предложенной поправке разделились примерно одинаково. Несколько представителей выступали за сохранение этих слов. Однако большинство все же выступило за исключение из первого предложения статьи 8 слов «или любого из его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей».

4. Один представитель зарезервировал свою позицию по статье 8 ввиду наличия взаимосвязи между этой статьей и статьей 6.

Раздел 3. Палубный груз

Статья 9. [Палубный груз]

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем [обычной практике перевозки данных грузов] либо нормам или положениям статутного права.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение

¹⁶ Статья 13 этой Конвенции гласит следующее:
Статья 13

Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статьях 7 и 8 и в пункте 1 статьи 10, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности перевозчика, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы.

2. Служащие или агенты перевозчика или исполняющего обязанности перевозчика не имеют права на упомянутое ограничение, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности таких служащих или агентов, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, возник бы.

о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права ссылаться на заключение подобного соглашения в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе, в соответствии с положениями статей [6 и 7]. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик, в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, не имеет права ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе, вопреки специальной договоренности о перевозке в трюмах, рассматривается как преднамеренный неправомерный акт и подпадает под действие положения статьи [8].

Пункт 1

1. Рабочая группа рассмотрела, но не приняла предложение одного представителя о добавлении в конце этого пункта слов «применительно к порту погрузки» или слов «применительно к порту разгрузки».

2. Рабочая группа постановила оставить текст этого пункта в том виде, в каком он изложен выше, сняв, по предложению одного представителя, поддержанному несколькими другими представителями, квадратные скобки со слов «обычной перевозки данного груза».

Пункт 2

3. Один наблюдатель предложил, чтобы предоставляемая перевозчикам этим пунктом возможность перевозить груз на палубе применялась только к «перевозке груза на палубе в контейнерах на специально оборудованных контейнерных судах». Рабочая группа приняла к сведению это предложение.

Пункт 3

4. Рабочая группа приняла текст этого пункта в том виде, в каком он изложен выше, однако изменила ссылку в конце этого предложения с «статей 6 и 7» на «статей 6 и 8».

Пункт 4

5. Рабочая группа постановила сохранить существо этого пункта, но заменить слова «преднамеренный неправомерный акт» термином на основании формулировки, применяемой в статье 13 Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и их багажа (см. также пункт 1 в статье 8, выше).

6. Один представитель зарезервировал свою позицию в отношении положения об ограничении

ответственности перевозчика при неразрешенной палубной перевозке.

Раздел 4. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Статья 10. [Перевозка груза фактическим перевозчиком]

1. В тех случаях, когда перевозчик по договору поручил перевозку груза полностью или частично фактическому перевозчику, перевозчик по договору тем не менее по-прежнему несет ответственность за перевозку грузов в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку.

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

4. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика по договору и фактического перевозчика.

Рабочая группа рассмотрела предложение двух представителей о том, чтобы заменить вышеизложенную статью 10 новой формулировкой, в которой учитывался бы подход к этой проблеме, принятый в статье 4 Афинской конвенции 1974 года о морской перевозке пассажиров и багажа. В ходе обсуждения этого предложения было высказано мнение, что данным двум представителям следует попытаться выработать компромисс между решением, принятым в статье 10, изложенной выше, и решением, принятым в статье 4 Афинской конвенции. Названные два представителя позднее представили предложение в форме проекта текста. Один представитель выразил мнение, что пункт 3 нового предложения неприемлем, так как его неопределенный характер позволит делать значительные отклонения от Конвенции. Рабочая группа после обсуждения утвердила данное предложение и передала его текст Редакционной группе.

Статья 11. [Сквозной коносамент]

[1. Если в договоре перевозки предусматривается, что определенная часть перевозки по договору будет выполнена не перевозчиком по договору, а другим лицом (сквозной коносамент), ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи [10].

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потерю, повреждение (или задержку) груза, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического пере-

возчика, при условии что бремя доказывания того, что любая такая потеря, повреждение (или задержка) явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору]

Пункт 1

1. Один представитель указал, что слова «определенная часть» в данном пункте не дают четкого представления о сфере действия этого пункта, и предложил поэтому заменить первую часть данного предложения следующими словами:

«Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть перевозки, предусмотренной в договоре, и что остальная часть договора осуществляется другим лицом, помимо этого перевозчика (сквозной коносамент)...».

2. Рабочая группа рассмотрела и приняла это предложение.

Пункт 2

3. Один представитель предложил исключить пункт 2. В поддержку этого предложения он заявил, что это положение подрывает принцип, согласно которому перевозчик по договору несет ответственность за потерю, повреждение или задержку, происходящие в течение всего периода перевозки. Однако другие представители придерживались того мнения, что исключение этого пункта может привести к тому, что перевозчики будут отказываться от выдачи сквозного коносамента, и может появиться практика, когда каждый последующий перевозчик будет выдавать коносамент лишь на ту часть перевозки, которая осуществляется им. Однако наличие единого коносамента необходимо для осуществления некоторых коммерческих сделок, в которых применяются такие документы. Рабочая группа рассмотрела этот вопрос и постановила оставить этот пункт в том виде, в каком он изложен.

4. Рабочая группа постановила заменить слово «задержка» словами «задержка в доставке» и снять скобки вокруг слова «задержка».

Пункты 1 и 2, рассмотренные вместе

5. Один представитель предложил исключить оба пункта 1 и 2 и заменить их текстом, согласно которому в случаях, когда договор перевозки осуществляется более чем одним перевозчиком, первый перевозчик будет нести ответственность перед грузовладельцем за выполнение договора перевозки. Любой промежуточный перевозчик должен нести ответственность за выполнение той части договора перевозки, которую он осуществляет.

6. Доводы в поддержку этого предложения и против него в основном были аналогичны тем доводам, о которых говорилось выше в отношении предложения об исключении пункта 2. Это предложение не было принято Рабочей группой.

7. Один представитель предложил сохранить оба пункта 1 и 2 и убрать квадратные скобки вокруг них. В поддержку этого предложения указывалось на то, что его принятие приведет к сохранению существующих преимуществ в результате выдачи сквозных коносаментов. Рабочая группа приняла это предложение.

8. Предложение о внесении какой-либо формулировки с целью уточнения того, что эта статья распространяется только на случаи, когда вся перевозка осуществляется морем, не было принято. Было высказано мнение, что это достаточно ясно из определения «договора перевозки».

Часть III. Ответственность грузоотправителя

Статья 12 [Общее правило]

Рассмотрение этой статьи Рабочей группой и принятые по ней решения описываются в разделе А настоящего доклада под заголовком «Основное правило об освобождении грузоотправителя от ответственности».

Статья 13 [Опасные грузы]

Рассмотрение этой статьи Рабочей группой и принятые по ней решения описываются в разделе А настоящего доклада под заголовком «Опасные грузы».

Часть IV. Транспортные документы

Раздел 1. Коносаменты

Статья 14. [Обязанность выдать коносамент]

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика, перевозчик по договору должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, сведения, упомянутые в статье [15].

2. Коносамент может быть подписан лицом, которому перевозчик по договору предоставил на это полномочия. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика по договору.

Пункты 1 и 2

1. Рабочая группа утвердила пункты 1 и 2 в том виде, в котором они приводятся выше.

Новый пункт 3

2. Один представитель предложил добавить следующий пункт в качестве нового пункта 3:

«3. Если коносамент выдан фрахтователем судна в соответствии с чартер-партией, только такой фрахтователь в соответствии с настоящей статьей является перевозчиком по договору, и любая оговорка в коносаменте, направленная на отрицание того, что он является перевозчиком, недействительна и не имеет никакой силы».

В поддержку этого предложения было заявлено, что имеется некоторая неопределенность в отношении того, кто является перевозчиком по договору, когда коносамент выдан фрахтователем, в частности, когда такой коносамент был подписан капитаном судна без указания на лицо, от имени которого он подписан. Против этого предложения отмечалось, что существующий пункт 2 настоящей статьи разрешает эту трудность, предусматривая, что в таких обстоятельствах коносамент считается подписанным от имени перевозчика по договору. Отмечалось также, что могут иметься несколько чартеров, действующих одновременно в отношении того же судна, и что в таких обстоятельствах предлагаемый пункт может привести к затруднению. Рабочая группа постановила не принимать это предложение.

Статья 15 [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;

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; и

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 коноса-

мент или другой товарораспределительный 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 требование 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.

1. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должно ли содержание коносаментов, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, быть обязательным. Согласно одному мнению, обязательность требуемых данных послужила бы защитой для третьих сторон, приобретающих коносаменты; если бы в документе не содержалась требуемая информация, это был бы не коносамент, а документ, свидетельствующий о договоре перевозки. Представители, возражавшие против этого мнения, считали, что если считать документ, в котором отсутствует то или иное из перечисленных сведений документов, не являющимся коносаментом, то результатом этого было бы лишение обладателей таких документов защиты по конвенции; было заявлено, что, несмотря на любые упущения, документ должен считаться коносаментом, если он удовлетворяет требованиям, изложенным в определении термина «коносамент».

2. Рабочая группа не приняла решения по данному вопросу.

Пункты 1 и 1 a

3. Рабочая группа приняла текст этих положений в том виде, в каком он изложен выше.

Пункт 1 b

4. Рабочая группа приняла внесенное одним из представителей предложение опустить в этом подпункте слова «включая их упаковку», поскольку упаковка особо включена в определение термина «груз».

Пункты 1 c — 1 i

5. Рабочая группа приняла текст этих положений в том виде, в каком они изложены выше.

Пункт 1 j

6. Некоторые представители предложили, чтобы этот подпункт был опущен, поскольку он не охватывает ряд способов, с помощью которых подписи могут быть поставлены на документах. Кроме того, в случае информации, получаемой с помощью электронной обработки данных, подписи вообще может не быть. По этим причинам Рабочая группа, сохранив подпункт j, постановила расширить перечень дозволенных методов под-

писания коносаментов, содержащихся в этом подпункте в следующем виде:

«подпись... может быть поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа или с помощью других механических или электронных средств, если это допускается законом страны, выдавшей коносамент».

Пункт 1 к

7. Рабочая группа рассмотрела, но не приняла предложение одного из представителей опустить этот подпункт.

Пункт 1 л

8. Рабочая группа постановила добавить новый пункт 1 л следующего содержания:

«Заявление, о котором говорится в пункте 3 статьи 43».

Новый пункт 1-бис

9. Один представитель предложил добавить в статье 15 новый пункт 1-бис следующего содержания:

«Любые другие способы сохранения перечня данных, предусмотренных в пункте 1, могут, с согласия грузоотправителя, служить коносаментом».

10. Этот представитель обратил внимание на электронную обработку данных, применяемую в связи с транспортными документами. Проект конвенции не должен служить препятствием для таких современных методов, поскольку они сокращают или устраняют традиционную документацию. Поэтому этот представитель предложил дополнительную формулировку, предусматривающую, что любые другие способы сохранения перечня данных, предусмотренных в пункте 1 статьи 15, могут с согласия грузоотправителя служить коносаментом. Никто не выразил мнения, что к новой конвенции не может быть применен метод электронной или автоматической обработки данных, но некоторые представители считали, что для достижения желаемого результата поправки не требуется. Было также отмечено, что, когда речь идет о коносаментах, какой-то документ необходим в любом случае, так как согласно принятому определению коносамента груз может быть передан грузополучателю только в обмен на передачу документа. Рабочая группа не приняла данное предложение.

Пункты 2 и 3

11. Рабочая группа приняла текст этих положений в том виде, в каком он изложен выше.

Статья 16 [Коносаменты; оговорки и доказательственная сила]

1. Если в коносаментах содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса груза или

его количества, в отношении которых перевозчик имеет разумные 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 коносаментах внешнее состояние груза, включая его упаковку, считается, что он указал в коносаментах, что внешнее состояние груза, включая его упаковку, является хорошим.

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

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

б) 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 коносаментах не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте к пункта 1 статьи [15], 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 коносаментах любого такого указания.

Пункт 1

1. Рабочая группа рассмотрела, но не приняла предложение одного наблюдателя изменить этот пункт, с тем чтобы сделать для перевозчика обязательным указание своих оговорок в коносаментах.

2. Рабочая группа постановила принять предложение о добавлении слов «знает или» перед словами «имеет разумные основания», с тем чтобы сделать ясным, что этот пункт применяется также в случаях, когда перевозчик фактически знал, что описание груза в коносаментах является неточным.

3. Рабочая группа не приняла предложение одного представителя заменить слова «делает специальную отметку об основаниях... или об отсутствии разумной возможности проверки» словами «делает специальную отметку об этом в коносаментах». Это предложение мотивировалось

практическими соображениями. Быстрота, с которой перегружаются товары, не позволяет делать отметки о замечаниях с достаточной точностью.

4. Редакционной группе было предложено рассмотреть формулировку этого пункта в свете различных редакционных предложений, сделанных представителями.

Пункт 2

5. Рабочая группа приняла текст пункта 2 в том виде, в каком он изложен выше, опустив слова «включая его упаковку», в результате решения, принятого в этом отношении Рабочей группой по 15 (1 b).

Пункт 3

6. Один представитель предложил опустить слова «любого... грузополучателя» в пункте 3 b. В поддержку этого предложения он утверждал, что эти слова не являются необходимыми, поскольку грузополучатель, за исключением грузоотправителя, который также является грузополучателем, всегда является третьей стороной в отношении договора перевозки. В противовес этому отмечалось, что слова «включая любого... грузополучателя» являются необходимыми, поскольку в некоторых национальных правовых системах грузополучатель считается стороной договора перевозки. По этой причине Рабочая группа постановила сохранить слова «включая любого... грузополучателя» в тексте подпункта b. Рабочая группа передала Редакционной группе предложение одного из представителей о том, чтобы выражение «предполагается» в статье 16 (4) и выражение «является, если не будет доказано иное» в статьях 16 (3 a), 18 и 19 были согласованы.

Пункт 4

7. Рабочая группа рассмотрела, но не приняла предложение одного представителя опустить этот пункт.

Статья 17 [Гарантии]

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 если коносамент был им передан. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственности по договору перевозки перед любым иным, чем отправитель, лицом.

2. Любое гарантийное письмо или соглашение, согласно которому грузоотправитель берет на себя обязательство по возмещению перевозчику всех убытков в силу коносамента, выданного перевозчиком либо лицом, действу-

ющим от его имени, без оговорки 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 коносаментах. 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 грузоотправителя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаментах.

Пункт 1

1. Предлагалось, чтобы этот пункт был опущен из настоящей статьи и включен в качестве пункта 5 статьи 16, поскольку он имеет более тесную связь с положениями последней статьи. По этому вопросу были выражены противоречивые мнения, и Рабочая группа постановила сохранить этот пункт в настоящей статье.

Пункт 2

2. Было внесено предложение опустить этот пункт. В поддержку этого предложения утверждалось, что пункт является ненужным, поскольку в любом случае гарантийное письмо или соглашение между перевозчиком и грузоотправителем не будет иметь никакой силы в отношении третьей стороны. Однако некоторые представители выразили мнение, что этот пункт служит полезной цели, решая этот вопрос и тем самым защищая третьи стороны. Рабочая группа постановила сохранить этот пункт.

Пункт 3

3. Было высказано предложение о том, чтобы опустить этот пункт, поскольку такое положение в Конвенции не является надлежащим инструментом предотвращения предусматриваемого в нем обмана. В противовес этому отмечалось, что такого рода обман наносит серьезный ущерб третьим сторонам и что такое положение необходимо для борьбы с такого рода практикой обмана.

4. Предложение о том, чтобы первое предложение настоящего пункта было исправлено следующим образом: «Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении отправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени...» было принято Рабочей группой. Группа просила Редакционную группу соответственным образом изменить текст и внести в текст статьи любые вытекающие из этого изменения, которые могут оказаться необходимыми¹⁷.

Пункт 4

5. Рабочая группа утвердила положения этого пункта в вышеизложенном виде.

Пункты 2, 3 и 4, рассмотренные совместно

6. Один представитель, поддержанный рядом наблюдателей, предложил полностью снять эти три пункта, так как они представляют собой неприемлемое одобрение практики обмана. Тем не менее, как указано выше, Рабочая группа рассмотрела данные пункты раздельно и постановила сохранить их.

Раздел 2. Другие документы, помимо коносамента

Статья 18 [Доказательственная сила других документов, помимо коносамента]

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством *prima facie* передачи перевозчиком грузов, описанных в нем.

Рабочая группа приняла положения этой статьи в вышеизложенном виде.

¹⁷ Текст пунктов 3 и 4 статьи 17, окончательно утвержденный Рабочей группой и включающий указанную выше поправку к первому предложению пункта 3, гласит:

3. Такое гарантийное письмо или соглашение имеет силу в отношении грузоотправителя, за исключением случаев, когда перевозчик или лицо, действующее от его имени, опускает оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, намереваясь обмануть третью сторону, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание груза, содержащееся в коносаменте. Если в таком случае опущенная оговорка касается конкретных данных, предоставляемых грузоотправителем для включения в коносамент, перевозчик не имеет права требовать от грузоотправителя 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 потери, повреждения или расходы, понесенные третьей стороной, включая любого грузополучателя, которая действует, полагаясь на описание грузов, содержащееся в выданном коносаменте.

Можно полагать, что в отношении фраз «если в таком случае...» во втором предложении пункта 3 и «в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи...» в пункте 4 необходимы соответствующие редакционные изменения, для того чтобы ясно показать, что случай, о котором говорится в этих фразах,— это случай невключения оговорки с намерением обмануть, упоминаемый в первом предложении пункта 3, изложенного выше.

Часть V. Претензии и иски

Статья 19 [Уведомление о потерях или повреждениях]¹⁸

Рабочая группа решила добавить к положениям этой статьи, ранее утвержденным ею на нынешней сессии, следующее специальное требование об уведомлении, применимое к претензиям об ущербе в результате задержки в доставке:

«Никакая компенсация не будет выплачена за задержку в доставке, если уведомление в письменном виде не будет послано перевозчику в течение двадцати одного дня с того времени, когда грузы были переданы грузополучателю».

Статья 20 [Исковая давность]

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

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

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

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

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

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

Пункт 1

1. Рабочая группа разделилась поровну по вопросу о том, должен ли срок исковой давности составлять один или два года. Поэтому Группа

¹⁸ Первоначальное рассмотрение этого вопроса см. под заголовком «Уведомление о потерях, повреждениях или просрочке» в разделе А настоящего доклада.

решила, что в этом пункте должны быть указаны оба срока в качестве альтернатив, для того чтобы Комиссия или дипломатическая конференция могли принять решение по этому вопросу.

Пункт 2

2. Рабочая группа приняла это положение, как оно изложено выше.

Пункт 3

3. Рабочая группа приняла это положение, как оно изложено выше.

Новый пункт 3-бис

4. Рабочая группа приняла предложение одного представителя о добавлении следующего нового пункта 3-бис к статье 20, с тем чтобы разъяснить, что правила, касающиеся срока исковой давности, относятся также к фактическому перевозчику, его служащим и агентам:

«Положения пунктов 1, 2 и 3 распространяются соответственно на всякую ответственность фактического перевозчика или каких-либо служащих или агентов перевозчика или фактического перевозчика».

Пункт 4

5. Рабочая группа приняла это положение, как оно изложено выше.

Статья 21 [Юрисдикция]

1. При судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки, истец по своему выбору может предъявить иск в договаривающемся государстве, на территории которого находится:

a) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или

b) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

c) порт погрузки; или

d) порт разгрузки; или

e) место, указанное в договоре перевозки.

2. a) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного реше-

ния, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску.

b) Все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пунктах 1 и 2, выше. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. a) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктами 1 и 2, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство.

b) Для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска.

c) Для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом.

Пункты 1 и 1 а

1. Рабочая группа приняла текст этих положений в том виде, в каком они изложены выше.

Пункт 1 b

2. Рабочая группа рассмотрела предложение одного представителя о том, чтобы исключить из этого подпункта слова «отделением или агентством». В поддержку этого предложения было заявлено, что это устранило бы возможность привлечения перевозчика в качестве ответчика по иску в неподходящем, второстепенном «отделении или агентстве», расположенном внутри страны; было выражено опасение, что один коммерческий агент может истолковываться как «агентство» в целях юрисдикции. Ряд представителей, однако, выступили против вышеуказанного предложения на том основании, что термины «отделение» и «агентство» не будут вызывать трудностей толкования и что для грузополучателя важно иметь возможность привлекать перевозчика в качестве ответчика по иску в любом месте, где перевозчик занимается деловой деятельностью значительных масштабов. Поэтому

Рабочая группа решила сохранить слова «отделением или агентством» в тексте этого подпункта.

Пункты 1 с — 1 е

3. Рабочая группа приняла текст этих положений в том виде, в каком они изложены выше.

Пункт 2 а

4. Некоторые представители отметили, что вторая фраза этого подпункта будет, возможно, противоречить статье 7 Брюссельской конвенции 1952 года об унификации некоторых норм, касающихся ареста судов в открытом море, и оставили за собой право представить Комиссии проекты предложений в целях разрешения этой трудности для государств — участников упомянутой Конвенции.

Пункты 2—5

5. Рабочая группа приняла текст этих пунктов в том виде, в каком он изложен выше.

6. Некоторые представители выразили мнение, что статья 21 ограничивает право сторон договора перевозки направлять спор в суд по их выбору, и поэтому они выступили против этой статьи в том виде, в каком она была принята Рабочей группой.

Статья 22 [Арбитражное разбирательство]

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи допускаются любые оговорки или соглашения о передаче споров, которые могут возникать в связи с договором перевозки, на арбитражное разбирательство.

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

- а) какое-либо место государства, на территории которого находится
 - i) порт погрузки или порт разгрузки; или
 - ii) основное предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
 - iii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или
- б) любое другое место, указанное в арбитражной оговорке или договоре.

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

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

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

1. Один представитель предложил исключить данную статью на том основании, что необходимы более подробные положения для решения проблем, которые могут возникнуть в ходе арбитражного разбирательства. В поддержку данного положения было заявлено, что эта статья является необходимым эквивалентом статьи 21, касающейся выбора суда, поскольку она не дает перевозчикам возможности включения в договоры перевозки оговорок, предусматривающих исключительный арбитражный суд. Такие оговорки могут причинить ущерб истцам, поскольку с их помощью обходятся гарантии, предусматриваемые в статье 21.

2. После обсуждения Рабочая группа решила сохранить статью 22. Большинство представителей отметили, что, подобно статье 21, эта статья необходима для того, чтобы гарантировать наличие удобного форума для истца. Некоторые представители высказали точку зрения, что Конвенция не должна ограничивать автономию сторон при выборе арбитражного органа, и поэтому возражали против сохранения данной статьи.

Пункт 1

3. Рабочая группа приняла предложение одного представителя о замене пункта 1 следующим новым текстом:

«При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть, по договоренности между собой, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж».

Пункт 2

4. После того как Рабочая группа приняла решение по предложению одного представителя о снятии в статье 21 (1 b) слов «отделением или агентством», этот представитель снял аналогичное предложение в отношении пункта 2 а (iii). После этого Рабочая группа приняла данный пункт в вышеизложенном виде.

Пункт 3

5. Рабочая группа приняла данный пункт в вышеизложенном виде.

Пункт 4

6. Один представитель выразил мнение, что положения этого пункта могут противоречить положениям международных конвенций, касающихся международного коммерческого арбитража. Однако Рабочая группа решила сохранить этот пункт в том виде, в каком он изложен выше.

Пункт 5

7. Рабочая группа приняла этот пункт в том виде, в каком он изложен выше.

Часть VI. Договорные положения, отступающие от положений Конвенции

Статья 23 [Общие правила]

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически не действительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в предыдущем пункте заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело.

Пункты 1 и 2

1. Рабочая группа приняла эти пункты в том виде, в каком они изложены выше.

Пункт 3

2. Один представитель предложил исключить этот пункт, поскольку содержащееся в нем требование о том, чтобы документ, подтверждающий договор перевозки, содержал указываемое в этом пункте заявление, будет препятствовать упрощению содержания таких документов. С другой стороны, доказывалось, что такое положение является необходимым, чтобы напоми-

нать перевозчику о правах, предоставляемых ему Конвенцией.

3. Рабочая группа решила сохранить этот пункт.

Пункт 4

4. Рабочая группа приняла этот пункт в том виде, в каком он изложен выше.

Статья 24 [Общая авария]

Рассмотрение этой статьи Рабочей группой и принятые по ней решения описываются в разделе А настоящего доклада под заголовком «Общая авария».

Часть VII. Взаимосвязь между данной Конвенцией и другими морскими конвенциями

Рассмотрение этой части проекта Конвенции и принятые по ней решения описываются в разделе А настоящего доклада под заголовком «Взаимосвязь данного проекта конвенции с другими конвенциями».

Часть VIII. Выполнение Конвенции

Часть IX. Заявления и оговорки

Часть X. Заключительные положения

Рабочая группа не рассматривала проект положений, касающихся выполнения Конвенции, заявлений и оговорок и заключительных положений проекта конвенции. Она просила Секретариат подготовить проект статей по этим вопросам для рассмотрения Комиссией на ее девятой сессии.

С. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

1. После завершения второго чтения проекта конвенции о морской перевозке грузов Рабочая группа передала рассмотренные ею тексты Редакционной группе для их обзора с уделением особого внимания поправкам к предложениям об улучшении текстов, утвержденных в ходе обсуждения.

2. После обсуждения Редакционная группа представила Рабочей группе свой доклад, содержащий эти тексты, которые были пересмотрены и при необходимости исправлены ею.

3. Рабочая группа рассмотрела доклад Редакционной группы и утвердила содержащиеся в них тексты с некоторыми поправками в качестве текста проекта конвенции о морской перевозке грузов.

4. Рабочая группа приняла к сведению следующие замечания Редакционной группы:

К статье 4. Редакционная группа отметила, что Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о согласовании пункта 1 данной статьи с пунктом 1 статьи 5 и с определением термина «договор перевозки», содержащимся в статье 1.

К статье 6. Некоторые представители выразили мнение, что в варианте Y альтернативы D должна быть сохранена формула (X—Y), касающаяся определения эквивалента франкам за 1 кг веса и эквивалента франкам за грузовое место. Эти представители отметили, что в соответствии с содержанием примечания 23 документа A/CN.9/WG.III/WP.19 следует добавить разъяснительное подстрочное примечание, которое будет гласить: «Предполагается, что (X—Y) представляет нижние ограничения ответственности по сравнению с теми, которые установлены согласно подпункту 1 а».

К статье 13. Некоторые представители отметили, что пункт 1 статьи 13 накладывает на грузоотправителя, который передает перевозчику опасные грузы, обязательство не только информировать перевозчика о характере грузов и характере опасности, но также и о тех мерах пре-

досторожности, которые должны быть приняты. Однако в пункте 2 статьи 13 вообще ничего не говорится о «мерах предосторожности, которые следует принять». Поэтому, по мнению этих представителей, второе предложение пункта 2 должно быть изменено следующим образом:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен о природе и характере опасности и мерах предосторожности, которые следует принять, отправитель несет ответственность...».

5. Рабочая группа согласилась с тем, что текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, изложенный в Приложении, должен быть представлен для подробного рассмотрения на девятой сессии Комиссии в 1976 году, после того как он будет распространен среди правительств и заинтересованных международных организаций.

4. ПРОЕКТ КОНВЕНЦИИ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ (A/CN.9/105, приложение 1) *

Часть I. Общие положения

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции:

1. «Перевозчик» или «перевозчик по договору» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор на морскую перевозку грузов.

2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично.

3. «Грузополучатель» означает лицо, уполномоченное принять груз.

4. «Груз» означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете, предназначенном для перевозки, или когда они упакованы, «груз» включает этот предмет, предназначенный для перевозки, или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

5. «Договор перевозки» означает договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти морем за уплату фрахта конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз.

6. «Коносамент» означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов предьявителю этого документа. Положение в данном документе о том, что грузы должны быть доставлены приказу указанного лица или приказу предьяви-

теля представляет собой подобное обязательство.

Статья 2. Сфера применения

1. Все положения настоящей Конвенции применяются к договорам перевозки грузов морем между портами, находящимися в двух различных государствах, если:

а) порт погрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном договаривающемся государстве, или

б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре перевозки, находится в одном из договаривающихся государств, или

с) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из договаривающихся государств, или

д) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, выдан в одном из договаривающихся государств, или

е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, предусматривает, что условия договора должны определяться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, в котором осуществляются эти положения.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

3. Договаривающееся государство может в силу своего национального законодательства применять правила настоящей Конвенции также к внутренним перевозкам.

* 18 марта 1975 года.

4. Положения настоящей Конвенции не применяются к чартер-партиям. Однако, если коносамент выписывается во исполнение чартер-партии, положения Конвенции применяются к такому коносаменту в части, регулирующей отношения между перевозчиком и держателем коносамента.

Статья 3. Толкование Конвенции

При толковании и применении положений настоящей Конвенции следует учитывать ее международный характер и необходимость установления единообразия.

Часть II. Ответственность перевозчика

Статья 4. Период ответственности

1. «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

2. Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

a) путем его передачи грузополучателю; или

b) в случаях, когда грузополучатель не получает груза — путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором либо законом, или обычаем в том или ином конкретном виде торговли, применяемым в порту разгрузки, или

c) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

3. В положениях пунктов 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя, кроме перевозчика или грузополучателя, включает служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций, соответственно, перевозчика или грузополучателя.

Статья 5. Общие правила

1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждением в отношении груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждению или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

2. Задержка имеет место, если груз не доставлен в порт разгрузки, предусматриваемый в контракте о перевозке, в пределах определенно

согласованного в письменной форме срока или, при отсутствии такого согласованного срока, в срок, который, с принятием во внимание обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком.

3. Лицо, имеющее право предъявить иск за утрату груза, может считать груз утерянным, когда он не был доставлен в соответствии с требованиями статьи 4 в пределах шестидесяти дней по истечении срока, предусмотренного для доставки, в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

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

5. В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, повреждение или задержка в доставке являются результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что в этих обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в доставке могут быть отнесены за счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

6. Перевозчик не несет ответственности за утрату, порчу или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море.

7. В тех случаях, когда при наличии ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеет место и другая причина, которая может привести к потерям, повреждениям или задержке в доставке груза, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть потерь, повреждений или задержки в доставке груза, которая вызвана такой ошибкой или небрежностью, при условии, что на перевозчике лежит бремя доказывания в отношении размера потерь, повреждений или задержки в доставке груза, возникших не по его вине.

Статья 6. Пределы ответственности

Альтернатива А

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза.

Альтернатива В

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает [двойной] суммы фрахта.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

Альтернатива С

1. Ответственность перевозчика, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного, поврежденного или просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

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

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

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

Альтернатива D

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает:

вариант X: [двойной] суммы фрахта;

вариант Y: суммы, эквивалентной $(x-y)^a$ франков за грузовое место или другую едини-

^a Предполагается, что $(x-y)$ будет означать более низкий уровень ограничения ответственности, чем тот, который устанавливается в подпункте 1а.

цу отгрузки, или $(x-y)$ франков за 1 кг веса брутто просроченного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

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

а) Если для перевозки грузов используется контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, грузовые места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как грузовые места или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки.

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

Альтернатива E

1. а) Ответственность перевозчика за потерю или повреждения грузов, согласно положениям статьи 5, ограничивается суммой, эквивалентной (...) франков за грузовое место или другую единицу отгрузки, или (...) франков за 1 кг веса брутто потерянного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше.

б) Ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает [двойной] суммы фрахта.

с) Общая сумма ответственности перевозчика, согласно обоим подпунктам а и б данного пункта, ни в коем случае не превышает ограничение, которое определено в подпункте а данного пункта для общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность.

2. Если для перевозки грузов используются контейнер, паллет или аналогичное средство транспортировки, то ограничение, основанное на грузовом месте или другой единице отгрузки, не применяется.

Приводимые ниже пункты применяются ко всем альтернативам:

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

Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту го-

сударства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения. Если такого официального курса не существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

Статья 7. Иски в случае деликта

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске против перевозчика в отношении потерь, повреждений или задержек в доставке грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре или на деликте.

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

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

Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что ущерб произошел в результате акта или оплошности перевозчика, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб вероятно возник бы. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, вызванный в результате акта или оплошности таких служащих или агентов, совершенных с намерением причинить такой ущерб, или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб вероятно возник бы.

Статья 9. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем, обычной практике перевозки данных грузов, либо нормам или положениям статутного права.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились о том, что груз должен или может пере-

возиться на палубе, перевозчик включает в коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, указание по этому поводу. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто; однако перевозчик не имеет права сослаться на заключение подобного соглашения в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

3. В тех случаях, когда груз перевозится на палубе в нарушение положений пункта 1 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке, вызванную исключительно перевозкой груза на палубе в соответствии с положениями статей 6 и 8. Это положение распространяется и на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права сослаться на соглашение о перевозке груза на палубе в отношении третьей стороны, которая добросовестно приобрела коносамент.

4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах рассматривается как акт или оплошность перевозчика и подпадает под действие положения статьи 8.

Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда перевозчик по договору поручил перевозку груза полностью или частично фактическому перевозчику, перевозчик по договору, тем не менее, по-прежнему несет ответственность за перевозку груза в целом в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Перевозчик по договору в отношении перевозки груза, осуществляемой фактическим перевозчиком, несет ответственность за акты или оплошности фактического перевозчика и его служащих и агентов, действующих в рамках их службы.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность в соответствии с положениями настоящей Конвенции за выполняемую им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 статьи 7 и второго предложения статьи 8 применимы в случае, если дело возбуждается против служащего или агента фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору берет на себя обязательства, не предусмотренные этой Конвенцией или любым документом об отказе от прав, предоставляемых этой Конвенцией, имеет отношение к фактическому перевозчику только в том случае, если оно четко с ним согласовано и оформлено в письменном виде.

4. В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик по договору и фактический перевозчик связаны обязательством, они будут нести ответственность вместе и каждый в отдельности.

5. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика по договору, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей статье не ущемляет какого-либо права обратного иска перевозчика по договору и фактического перевозчика.

Статья 11. Сквозная перевозка

1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществляет лишь часть перевозки, предусмотренной в договоре, и что остальная часть договора осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору, ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи 10.

2. Однако перевозчик по договору может снять с себя ответственность за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке явились следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

Часть III. Ответственность грузоотправителя

Статья 12. Общее правило

Грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если такая потеря или такой ущерб не были результатом ошибки или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов.

Статья 13. Особые правила об опасных грузах

1. Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует, когда это возможно, или обозначает удобным образом такие грузы как опасные.

2. Опасные грузы могут быть в любое время выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты им компенсации в тех случаях, когда он их принял, не зная о их природе и характере. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом.

3. Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере, становится опасным для судна или

груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как этого требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место.

Часть IV. Транспортные документы

Статья 14. Выдача коносамента

1. Когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика, перевозчик по договору должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, содержащий, среди прочего, сведения, упомянутые в статье 15.

2. Коносамент может быть подписан лицом, которому перевозчик по договору предоставил на это полномочия. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика по договору.

Статья 15. 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;

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;

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 поставлена от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа в виде символа или с помощью любых механических или электрических средств, если это допускается законом страны, выдавшей коносамент;

k) фрахт в случае уплаты его грузополучателем или любое указание, что он им оплачивается; и

l) заявление, упоминаемое в пункте 3 статьи 23.

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 настоящей статьи, 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 требование 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.

Статья 16. Коносамент: оговорки и 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 или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или 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 или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки.

2. Если отправитель или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не отражает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза является хорошим.

3. За исключением данных, в отношении которых и в рамках которых была внесена оговорка, предусмотренная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи:

а) коносамент является доказательством *prima facie* приемки, а в случае выдачи «бортового» коносамента — погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

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

4. Коносамент, в котором не указан фрахт, как предусмотрено в подпункте *k* пункта 1 статьи 15, или не имеется иного указания на то, что фрахт подлежит оплате грузополучателем, является доказательством *prima facie* того, что фрахт не оплачивается грузополучателем. Однако доказательство перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передается третьему лицу, включая любого добросовестного грузополучателя, который полагается на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17. Гарантии грузоотправителя

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 если коносамент был им передан. 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 обязательство 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, должно считаться недействительным и не имеющим силы в отношении какой-либо третьей стороны, включая любого грузополучателя, которому был передан данный коносамент.

3. Такое гарантийное письмо или соглашение должно считаться действительным также в отношении отправителя, если только перевозчик или лицо, действующее от его имени, опуская оговорку, о которой говорится в пункте 2 настоящей статьи, не 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^b.

^b О редакционных изменениях, которые, возможно, будут необходимы, см. раздел В, сноска 17.

Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки, такой документ является доказательством *prima facie* передачи перевозчиком грузов, описанных в нем.

*Часть V. Претензии и иски**Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке*

1. Если уведомление о потерях или повреждениях с указанием общего характера таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме грузополучателем перевозчику не позднее момента передачи груза грузополучателю, такая передача является доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком в хорошем состоянии и в соответствии с описанием в перевозочном документе, если таковой имеется.

2. Если потери или повреждения являются скрытыми, уведомление в письменной форме должно представляться не позднее 10 дней после совершения доставки, исключая день доставки.

3. Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его доставки было предметом совместного осмотра или инспекции.

4. В случае каких-либо фактических или ожидаемых потерь или повреждений перевозчик и грузополучатель предоставляют друг другу все необходимые средства для инспекции и учета груза.

5. За задержку доставки не выплачивается никакой компенсации, если только уведомление в письменной форме не было направлено перевозчику в течение 21 дня со времени передачи груза грузополучателю.

6. Если груз был доставлен фактическим перевозчиком, любое уведомление, согласно настоящей статье, представленное фактическому перевозчику, имеет ту же силу, как если бы оно было представлено перевозчику по договору.

Статья 20. Исковая давность

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

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

b) во всех остальных случаях с девяностого дня после принятия груза перевозчиком к пере-

возке или, если он не сделал этого, подписания договора.

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

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

4. Положения пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи распространяются соответственно на всякую ответственность фактического перевозчика или каких-либо служащих, или агентов перевозчика, или фактического перевозчика.

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

Статья 21. Юрисдикция

1. При судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки, истец по своему выбору может предъявить иск в договаривающемся государстве, на территории которого находится:

a) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или

b) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или

c) порт погрузки; или

d) порт разгрузки; или

e) место, указанное в договоре перевозки.

2. a) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта договаривающегося государства, где перевозившее груз судно может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску.

b) Все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

3. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пунктах 1 и 2 настоящей статьи. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. a) В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден, кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство.

b) Для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска.

c) Для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не считается предъявлением нового иска.

5. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки, и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом.

Статья 22. Арбитражное разбирательство

1. При условии соблюдения правил настоящей статьи стороны могут предусмотреть по договоренности между собой, что любой спор, который может возникнуть по договору перевозки, будет передан на арбитраж.

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

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

i) порт погрузки или порт разгрузки; или

ii) основное предприятие ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или

iii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор; или

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

3. Арбитр или арбитражный суд применяют правила настоящей Конвенции.

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

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

Часть VI. Отступления от положений Конвенции

Статья 23. Договорные условия

1. Любое условие в договоре перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор перевозки, не имеет юридической силы в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влияет на действительность других положений договора или документа, частью которого является это условие. Оговорка, дающая перевозчику право на страховое возмещение в отношении груза, или любая аналогичная оговорка не имеет юридической силы.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

3. В тех случаях, когда выписывается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор перевозки, он должен включать заявление о том, что перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

4. В тех случаях, когда лицо, предъявляющее права на груз, потерпело убытки в связи с условием, которое юридически не действительно в силу настоящей статьи или в результате отсутствия упомянутого в предыдущем пункте заявления, перевозчик выплачивает компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы полностью возместить истцу в соответствии с положениями настоящей Конвенции любую утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Перевозчик выплачивает, кроме того, компенсацию за издержки, понесенные истцом в целях осуществления своего права, при условии что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело.

Статья 24. Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или национального права в отношении общей аварии. Однако правила настоящей Конвенции,

относящиеся к ответственности перевозчика за потери или повреждения груза, регулируют ответственность перевозчика по возмещению грузополучателю любой части общей аварии.

Статья 25. Другие конвенции

1. Настоящая Конвенция не влияет на права и обязанности перевозчика, фактического перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях или национальном законодательстве по вопросам ограничения ответственности владельцев морских судов.

2. В соответствии с положениями настоящей Конвенции ответственность не возникает за

ущерб, причиненный ядерным инцидентом, если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб:

а) в соответствии либо с Парижской конвенцией от 29 июля 1960 года об ответственности третьих сторон в сфере ядерной энергии с поправками к ней, содержащимися в дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, либо с Венской конвенцией от 21 мая 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или

б) в соответствии с национальным законодательством, регулирующим ответственность за такой ущерб, при условии что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как и Парижская и Венская конвенции.

5. ПЕРЕЧЕНЬ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ, НЕ ВОСПРОИЗВЕДЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ТОМЕ

Седьмая сессия Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок

<i>Наименование или описание документа</i>	<i>Обозначение документа</i>
Ответы на третий вопросник по коносаментам, представленные правительствами и международными организациями для рассмотрения	A/CN.9/WG.III/L.2 и Add.1 и 2
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/L.3
Памятная записка, представленная Норвегией, по вопросу о структуре возможной новой конвенции о морской перевозке грузов	A/CN.9/WG.III/WP.15
Пересмотренная компиляция проекта положений об ответственности перевозчика	A/CN.9/WG.III/WP.16
Замечания Центрального бюро международных железнодорожных перевозок, Берн	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.1
Предложение делегации Франции: определение коносамента	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.2
Предложение Федеративной Республики Германии: статья IV-B (1 с)	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.3
Предложение делегации Франции: гарантийные письма	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.4
Предложение делегации Норвегии: объединение проекта положения К в томе I и проектов предложений В и С в томе II	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.6
Предложение делегации Норвегии: ядерные инциденты: новая статья	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.7
Доклад Редакционной группы	A/CN.9/WG.III(VII)/CRP.8 и Add.1—3