

полагает, что он должен иметь такую страховую защиту, которая охватывала бы максимальные пределы возмещения в случае утраты всего груза, перевозимого на борту судна. Если пределы, установленные в правилах Визби, будут превышены на какую-либо сумму, то это приведет к чрезмерной уязвимости, в особенности современных судов, предназначенных для перевозки генеральных грузов.

Различные предлагаемые альтернативы представляются довольно запутанными, в частности в том, что касается ограничения ответственности в случае задержки. Если такая ответственность будет принята, то, по мнению МСМС, она должна быть ограничена суммой фрахта во всех случаях, за исключением случаев физической утраты или порчи груза. Однако следует определить, что означает стоимость фрахта: фрахт для всего груза или для всего коносамента или для задержанной части грузов. Последняя альтернатива представляется наиболее соответствующей возможному ограничению ответственности за каждый килограмм веса брутто утерянных или поврежденных товаров.

Обсуждая проблему ограничения ответственности, следует также рассмотреть вопрос о том, каков будет общий предел ответственности морского перевозчика по Конвенции 1957 года¹.

Статья 8

После того как пределы ответственности уже согласованы, всем заинтересованным сторонам будет выгодно применять их в отношении любой утраты или порчи независимо от обстоятельств. Предлагаемая формулировка, по-видимому, отвечает этому требованию. Однако будет вполне приемлемым содержащееся в проекте указание на то, что право на ограничение утрачивается, когда ущерб причинен преднамеренно или в результате безответственности и понимания того, что такой ущерб, вероятно, будет.

Статья 9

МСМС не возражает против новой формулировки, согласно которой перевозчик имеет право перевозить груз на палубе, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправи-

¹ Международная конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов. Брюссель, 10 октября 1957 года.

телем, обычной практике перевозки данных грузов, либо нормам или положениям статутного права. В частности, при контейнерных перевозках на судах, предназначенных для этой цели, уже стало общепринятой практикой в большинстве стран застраховывать груз на одинаковых условиях, независимо от того, перевозится ли он в контейнерах на палубе или в трюме. Однако не совсем ясно, каково будет положение в случае такого отклонения, когда перевозчик выдает коносамент, в котором указана перевозка в трюме, а затем размещает груз на палубе. Даже несмотря на то, что пункты 3 и 4 имеют целью определить размеры ущерба, не исключена возможность применения общего права о девиации.

Статья 10

Поскольку в конвенцию вводится понятие перевозчика по договору, возникает также возможность установления второго уровня ответственности перевозчика, то есть, если перевозчик по договору использует свою прерогативу принять на себя обязательство, не налагаемое на него конвенцией. Необходимость включения в конвенцию понятия «перевозчика по договору» может быть поставлена под сомнение. Этот вопрос может быть полностью оставлен на усмотрение сторон по данному договору.

Статья 15

Учитывая существующую тенденцию к упрощению грузовых документов, МСМС считает, что в этой статье предлагается слишком много обязательных реквизитов. В коносаменте должны быть отражены лишь те моменты, которые необходимы с коммерческой точки зрения.

Статья 17

МСМС предлагает опустить пункты 2, 3 и 4 данной статьи, касающиеся гарантийных писем. Это не означает, что МСМС выступает за использование гарантийных писем. Напротив, во многих случаях МСМС занимал решительную позицию против мошеннического использования гарантийных писем. Однако, учитывая связанные с этим сложные проблемы, МСМС считает, что нынешняя формулировка указанных пунктов может привести к сложным судебным разбирательствам. Поэтому было бы лучше в конвенции этот вопрос не затрагивать.

2. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (добавление): дополнительные замечания международных организаций (A/CN.9/109/Add.1)*

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Центральное бюро международных железнодорожных перевозок	309
Международная палата по судоходству	309

ЦЕНТРАЛЬНОЕ БЮРО МЕЖДУНАРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК*[Подлинный текст на французском языке]*

Мы подтверждаем получение документа А/CN.9/109* от 29 января 1976 года, озаглавленного «Замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов», и выражаем вам за это горячую признательность.

Как следует из этого документа, несколько государств и некоторые международные организации критикуют статью 5 проекта конвенции, в которой не предусматривается более «навигационная ошибка» — одна из традиционных причин освобождения от ответственности в праве морских перевозок. По нашему мнению, было бы нежелательно следовать замечаниям, направленным на то, чтобы вновь включить эту причину освобождения от ответственности. С одной стороны, исключение этой причины освобождения от ответственности, за которое выступает большинство заинтересованных государств, позволило бы лучше учитывать юридические соображения, которые возникают в связи с ответственностью перевозчика, и, с другой стороны, оно способствовало бы согласованию права перевозок в международном плане.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАЛАТА ПО СУДОХОДСТВУ

[Подлинный текст на английском языке]

Международная палата по судоходству¹ с интересом прочла доклад Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок², касающийся проекта конвенции о морской перевозке грузов, подготовленного Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок.

МПС уже направила свои замечания по проекту конвенции, и ее точка зрения остается неизменной.

В своих замечаниях по проекту конвенции МПС не коснулась статьи 8, поскольку она в целом приемлема. Рабочая группа ЮНКТАД в своем докладе рекомендует рассмотреть вопрос о том, в какой степени может быть расширено понятие «перевозчик», с тем чтобы охватывать служащих или агентов, в свете ограничения ответственности, подлежащего включению в пункт 1 статьи 6. Утверждается, что любое подобное рассмотрение должно привести к тому же результату, который получен Рабочей группой ЮНСИТРАЛ и отражен в проекте конвенции, поскольку какое-либо ослабление права перевозчика на ограничение ответственности может лишь

привести к весьма серьезному снижению сумм, подлежащих включению в проект пункта 1 статьи 6. Кроме того, это явилось бы изменением, которое можно считать не иначе, как радикальным не только в связи с его воздействием на распределение бремени страхования, лежащего соответственно на страховщиках груза и страховщиках ответственности перевозчика, но и в связи с его воздействием на расходы по страхованию. Формула, разработанная с помощью международного компромисса, достигнутого в Конвенции о перевозке пассажиров 1961 года³, Конвенции о перевозке багажа 1969 года⁴ и Афинской конвенции о перевозке пассажиров и их багажа⁵, и учтенная в проекте Конвенции об ограничении ответственности в отношении морских претензий, в вопросе претензий, связанных с грузом, не может быть отброшена, не затрагивая позиции в отношении указанных конвенций.

По этим причинам мы решительно призываем не изменять статью 8.

Мнение МПС по статье 5 остается таким, каким оно изложено в уже представленных замечаниях. Те, кто на совещании Рабочей группы ЮНКТАД выступал против восстановления возращения со ссылкой на навигационную ошибку, основывал свои доводы, главным образом, на одной из следующих трех предпосылок:

1) Вызываемый проектом конвенции перенос бремени страхования не скажется на существующих соглашениях о страховании в такой степени, которая считалась бы «радикальной» Комитетом ЮНКТАД по невидимым статьям и финансированию, связанному с торговлей. Это, по меньшей мере, спорно.

2) Наблюдается существенный перенос бремени страхования, так как в противном случае не было бы большого смысла в разработке новой конвенции.

3) Радикальный перенос бремени страхования, если он будет иметь место, не окажет отрицательного воздействия на более мелкие рынки страхования, поскольку будут появляться новые источники страхования ответственности. В этой связи интересно отметить, что в докладе Секретариата ЮНКТАД об ответственности и страховании груза при международных смешанных перевозках (TD/B/AC.15/14 от 14 января 1976 года, пункт 76) в категорической форме отмечается, что «возможность того, что страховые организации менее развитых стран вскоре станут осуществлять широкое страхование ответственности перевозчиков (особенно морских перевозчиков) и организаций, занимающихся смешанной перевозкой, является чрезвычайно отдаленной».

³ Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, Брюссель, 29 апреля 1961 года.

⁴ Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся морской перевозки багажа пассажиров, Брюссель, 27 мая 1967 года.

⁵ Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и их багажа, Афины, 13 декабря 1974 года.

* Воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1, выше.

¹ Далее называемая сокращенно МПС.

² TD/B/C.4/ISL/21.

Ни одно из этих, иногда противоречащих друг другу, мнений не перевешивает доводы в пользу сохранения данного возражения. Безусловно, произойдет переход от страхования груза к страхованию ответственности, что не может не нанести ущерб рынкам страхования груза, которые не могут получить выгоды от какого-либо роста страхования ответственности. Совокупное воздействие отмены существующих оснований для возражений, конкретное введение ответственно-

сти за задержку и изменение бремени доказывания, безусловно, приведут к росту расходов перевозчика, что отразится в повышении фрахтовых ставок. Существенных выгод от этого никто не получит. Поэтому МПС настоятельно рекомендует:

а) Вновь ввести возражение со ссылкой на навигационную ошибку.

б) Сохранить статью 8 в том виде, в каком она составлена Рабочей группой ЮНСИТРАЛ.

3. Записка Генерального секретаря: замечания правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (добавление) (A/CN.9/109/Add.2) *

ЛИВИЙСКАЯ АРАБСКАЯ РЕСПУБЛИКА *

Прежде чем изложить наши постатейные замечания по тексту проекта конвенции, мы хотели бы отметить, что Ливийская Арабская Республика не присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, с изменениями по Брюссельскому протоколу 1968 года. Однако Ливийская Арабская Республика включила положения этой Конвенции в свое морское законодательство, принятое в 1953 году.

Статья 1

А. В пункте 1 не указывается, что перевозчик должен иметь в своей собственности или арендовать судно, для того чтобы он мог выполнить договор перевозки. Это противоречит пункту 1 статьи 1 Брюссельской конвенции 1924 года.

В. В пункте 2 упоминается «фактический перевозчик», причем понятие «фактического перевозчика» определяется в нем как любое лицо, которому перевозчик по договору поручил перевозку грузов полностью или частично. Мы считаем, что положения, касающиеся понятий «перевозчик», «перевозчик по договору» и «фактический перевозчик», приведут ко многим неясностям при определении ответственности. Мы придерживаемся той точки зрения, что лучшим решением было бы использование термина «перевозчик», содержащегося в Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и их багажа 1974 года.

С. Определение «грузополучатель» в пункте 3 является двусмысленным и требует дополнительных подробностей. В этом определении не указывается четко, согласно каким положениям или на каком основании лицо имеет право принять груз.

Понятие «грузополучатель» может быть определено таким же образом, как это сделано во французском законе от 31 декабря 1966 года, ка-

сающемся договоров аренды судов и морской перевозки. В этом законе «грузополучатель» определяется следующим образом: «Грузополучатель означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; он является лицом, имя которого зафиксировано в коносаменте, когда он является именным, или который представляет коносамент по прибытии, когда коносамент был выдан на предъявителя, или последним индоссантом, когда коносамент является простым».

Д. Пункт 4 включает в определение «груз» живых животных и грузы, перевозимые на палубе, что противоречит пункту С статьи 1 Брюссельской конвенции 1924 года.

Мы считаем, что определение груза должно прямо включать несопровождаемый багаж пассажиров.

Е. Пункт 5 определяет «договор перевозки». Представляется возможным опустить последнее предложение этого пункта, а именно: «в который должен быть поставлен груз», поскольку оно не служит какой-либо цели.

Представляется необходимым добавить к определению договора перевозки слово «грузополучатель», поскольку в этом определении упоминаются только грузоотправитель и перевозчик. Грузополучатель должен располагать возможностью требовать применения договора перевозки, стороной которого он не является. Если коносамента, удостоверяющего груз, нет, грузополучатель не сможет осуществить права грузоотправителя до тех пор, пока он не сможет использовать их согласно положениям национального законодательства, признающего такое право. В большинстве стран, если не во всех, нет такого рода положений в национальном законодательстве; нет также положения, предоставляющего грузополучателю возможность осуществить права грузоотправителя.

Для того чтобы избежать обращения к национальному законодательству, желательно, чтобы эта международная конвенция включала в себя определение договора перевозки, которое устанавливает права грузоотправителей и перевозчиков и указывает права грузополучателя. Необходи-

* 5 октября 1976 года. Замечания, воспроизводимые в настоящем документе, были получены после девятой сессии ЮНСИТРАЛ.