

возочный документ» касается тех случаев, когда не был выдан коносамент.

она не наносила ущерба применению Йорк-Антверпенских правил, касающихся урегулирования общей аварии.

*Статья 24*

По нашему мнению, формулировка этой статьи должна быть изменена таким образом, чтобы

*Статья 25*

Замечания по пункту 1 статьи 2 применимы к пункту 2 этой статьи.

**4. Доклад Генерального секретаря: анализ замечаний правительств и международных организаций по проекту конвенции о морской перевозке грузов (A/CN.9/110) \***

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ . . . . .	313	Статья 12. Общее правило . . . . .	341
II. АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ . . . . .	314	Статья 13. Особые правила об опасных грузах . . . . .	341
А. Замечания по проекту конвенции в целом . . . . .	314	<b>ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ</b>	<b>344</b>
В. Замечания по положениям проекта конвенции . . . . .	315	Статья 14. Выдача коносамента . . . . .	344
<b>ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b> . . . . .	<b>315</b>	Статья 15. Содержание коносамента . . . . .	344
Статья 1. Определения . . . . .	315	Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила . . . . .	346
Статья 2. Сфера применения . . . . .	318	Статья 17. Гарантии грузоотправителя . . . . .	348
Статья 3. Толкование конвенции . . . . .	320	Статья 18. Другие документы, помимо коносамента . . . . .	349
<b>ЧАСТЬ II. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА</b> . . . . .	<b>320</b>	<b>ЧАСТЬ V. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ</b> . . . . .	<b>349</b>
Статья 4. Период ответственности . . . . .	320	Статья 19. Уведомление о потерях, повреждениях или задержке . . . . .	349
Статья 5. Общие правила . . . . .	322	Статья 20. Исковая давность . . . . .	351
Статья 6. Пределы ответственности . . . . .	331	Статья 21. Юрисдикция . . . . .	352
Статья 7. Иски в случае деликта . . . . .	336	Статья 22. Арбитражное разбирательство . . . . .	355
Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности . . . . .	336	<b>ЧАСТЬ VI. ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ</b> . . . . .	<b>356</b>
Статья 9. Палубный груз . . . . .	337	Статья 23. Договорные условия . . . . .	356
Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика . . . . .	339	Статья 24. Общая авария . . . . .	356
Статья 11. Сквозная перевозка . . . . .	340	Статья 25. Другие конвенции . . . . .	357
<b>ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ</b> . . . . .	<b>341</b>		

**I. Введение**

1. В соответствии с решением Комиссии, принятым на ее седьмой сессии (13—17 мая 1974 года), текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, утвержденный Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок на ее восьмой сессии (10—21 февраля 1975 года), был направлен правительствам и заинтересованным международным организациям для замечаний. Все замечания, полученные Секретариатом на 27 января 1976 года, воспроизводятся в документе A/CN.9/109\*\*.

2. На своей седьмой сессии Комиссия также обратилась к Секретариату с просьбой подготовить анализ этих замечаний для рассмотрения Комиссией на ее девятой сессии. Настоящий документ содержит этот анализ.

3. При составлении этого анализа все замечания по каждой статье сопоставлялись, а затем располагались по пунктам и подпунктам той статьи, к которой они относятся. Если замечания касаются статьи в целом, а не какого-либо конкрет-

ного пункта этой статьи, то они анализировались под заголовком «статья в целом». Там, где в этом имеется необходимость, анализ замечаний под заголовком «статья в целом» содержит краткое изложение основных замечаний по данной статье.

4. Если предложение об изменении существующего текста проекта конвенции включает в себя проект текста, в котором произведены изменения, то в анализе предлагаемый проект текста воспроизводится в том случае, если он содержит изменение по существу. В данном анализе не воспроизводятся и не описываются предложения, носящие лишь редакционный характер; однако правительство или организация, которая внесла предложение редакционного характера, указывается в конце обсуждения статьи или пункта статьи, к которому относится это предложение редакционного характера. С полным содержанием такого предложения можно ознакомиться в замечаниях соответствующего правительства или организации, содержащихся в документе A/CN.9/109\*\*.

*Сокращения*

5. Названия международных организаций, представивших замечания по проекту конвенции, даны в анализе в виде следующих сокращений:

\* 25 февраля 1976 года.

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

ЦБМЖП	Центральное бюро международных железнодорожных перевозок, Берн
МПС	Международная палата по судоходству
ММК	Международный морской комитет
Рабочая группа ММК/МТП	Совместная рабочая группа Международного морского комитета и Международной торговой палаты по ответственности и страхованию ***
МАС	Международная ассоциация судовладельцев
МСМС	Международный союз морского страхования

6. В замечаниях часто встречаются ссылки на некоторые международные транспортные конвенции. В данном анализе названия этих конвенций сокращены следующим образом:

Брюссельская конвенция 1924 года	— Международная конвенция об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов. Брюссель, 25 августа 1924 года. (League of Nations, <i>Treaty Series</i> , vol. CXX, p. 157); <i>Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли</i> (ЮНСИТРАЛ, том II, глава II.)
Брюссельский протокол 1968 года	— Протокол изменений, вносимых в Международную конвенцию об унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов, подписанную в Брюсселе 25 августа 1924 года. Брюссель, 23 февраля 1968 года. ( <i>Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли</i> (ЮНСИТРАЛ, том II, глава II.)
Варшавская конвенция 1929 года	— Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 года. (League of Nations, <i>Treaty Series</i> , vol. CXXXVII, p. 11.)
Гаагский протокол 1955 года	— Протокол о поправках к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года. Гаага, 28 сентября 1955 года. (United Nations, <i>Treaty Series</i> , vol. 478, p. 371.)
Монреальский протокол № 4	— Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной 12 октября 1929 года в Варшаве и измененной Протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 года. Монреаль, 25 сентября 1975 года (документ ИКАО 9148).
Конвенция КДПГ	— Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Женева, 19 мая 1956 года. (United Nations, <i>Treaty Series</i> , vol. 399, p. 189.)
Конвенция КЖПГ	— Международная конвенция о

\*\*\* ММК был представлен доклад этой Рабочей группы, который воспроизводится в документе A/CN.9/109 в виде части замечаний ММК.

железнодорожной перевозке грузов. Берн, 25 октября 1962 года. (United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, p. 336.)

Афинская конвенция — Афинская конвенция о морской перевозке пассажиров и багажа 1974 года. Афины, 13 декабря 1974 года (документ ИМКО, в продаже под № 75.03.E.).

## II. Анализ замечаний

### A. ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОЕКТУ КОНВЕНЦИИ В ЦЕЛОМ

1. Большинство приславших свои замечания по проекту конвенции в целом выразили мнение о том, что ее положения, в общем, приемлемы (Австрия, Афганистан, Бельгия, Венгрия, Германская Демократическая Республика, Дания, Нидерланды, Норвегия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Украинская Советская Социалистическая Республика, Федеративная Республика Германии, Финляндия, Чехословакия и Швеция). Однако, за исключением Афганистана, все приславшие ответы указали, что все еще существуют частные проблемы, неурегулированные проектом в его нынешней форме, и предложили соответствующие решения для урегулирования этих проблем<sup>1</sup>.

2. Упомянутые выше государства, приславшие ответы, привели следующие причины, по которым они в общем одобрили проект конвенции:

a) проект конвенции в целом отражает сбалансированный и тщательно разработанный компромисс между иногда противоречащими интересами сторон в договоре морской перевозки грузов (Бельгия, Венгрия, Дания, Норвегия, Финляндия и Швеция);

b) правила, изложенные в проекте конвенции в отношении рассматриваемых в нем вопросов, в целом были усовершенствованы по сравнению с соответствующими правилами Брюссельской конвенции 1924 года (Австрия, Бельгия, Норвегия, Соединенные Штаты, Федеративная Республика Германии и Финляндия);

c) положения проекта конвенции соответствуют международным нормам, регулирующим перевозку грузов другими видами транспорта и, таким образом, облегчают согласование норм, регулирующих международную перевозку грузов (Австрия, Венгрия, Германская Демократическая Республика и Швеция);

d) проект конвенции будет способствовать международной торговле как путем решения отдельных юридических проблем, встречающихся в настоящее время при морской перевозке грузов, так и в силу наличия положений, которые могли бы учитывать новые изменения транспортной технологии (Афганистан, Венгрия, Германская Демократическая Республика и Федеративная Республика Германии);

<sup>1</sup> Эти замечания приводятся ниже, по соответствующим статьям проекта конвенции, к которым они относятся.

е) проект конвенции представляет собой под-лежащую основу для принятия новой конвенции, регулирующей морскую перевозку грузов (Дания, Норвегия, Соединенное Королевство и Швеция);

ф) при формулировании проекта конвенции надлежащим образом были учтены принципы пересмотра Брюссельской конвенции 1924 года, изложенные в резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок от 15 февраля 1971 года (TD/B/C.4/86, приложение 1)<sup>2</sup> (Чехословакия).

3. Некоторые из числа приславших ответы высказали свои оговорки относительно приемлемости проекта конвенции в качестве основы для составления новой конвенции взамен Брюссельской конвенции 1924 года и выразили мнение о том, что новая конвенция, если она будет основываться на положениях проекта конвенции, окажет отрицательное воздействие на международную торговлю (Нидерланды, МПС и МСМС). Основные оговорки этих последних, хотя они иногда и высказывались в общих выражениях, касались правового режима ответственности перевозчиков, устанавливаемого в статье 5. Эти оговорки отмечаются при анализе замечаний по этой статье.

## В. ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПОЛОЖЕНИЯМ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ

### часть I. общие положения

#### Статья 1. Определения

##### Статья в целом

1. Мексика предложила включить в проект конвенции определение «грузоотправитель», поскольку проект конвенции уже содержит определение других сторон, непосредственно заинтересованных в договоре перевозки, то есть «перевозчик» или «перевозчик по договору» (статья 1, пункт 1), «фактический перевозчик» (статья 1, пункт 2) и «грузополучатель» (статья 1, пункт

3)<sup>3</sup>. Мексика предложила следующее определение термина «грузоотправитель»: «„Грузоотправитель“ означает лицо, которое от своего имени или от имени другого лица заключает с перевозчиком договор на морскую перевозку грузов».

2. Филиппины предложили дать в проекте конвенции также определение термина «фрахтователь», в частности с целью уточнения, охватывает ли термин «перевозчик» понятие «фрахтова-

тель»<sup>4</sup>. Филиппины предложили следующее определение термина «фрахтователь»:

«„Фрахтователем“ является лицо, нанимающее или приобретающее в пользование судно или корабль или их часть для перевозки грузов морем из одного порта в другой с уплатой стоимости фрахтования на свой счет или на счет других».

3. Чехословакия выразила мнение о том, что термину «морская перевозка» должно быть дано такое определение в статье 1, чтобы он также охватывал перевозку по внутренним водным путям, доступным для морских судов.

4. Соединенные Штаты предложили в целях ясности включить в проект конвенции следующее определение «опасный груз»:

«„Опасный груз“ означает взрывчатые вещества, воспламеняющийся груз или такой другой груз в любой форме или в любом количестве, который считается представляющим опасность или угрозу для жизни, здоровья или имущества в соответствии с международными соглашениями, законами или предписаниями страны флага судна или законами или предписаниями страны порта погрузки или порта разгрузки».

#### Статья 1, пункт 1

*Определение «перевозчик» и «перевозчик по договору»*

5. Венгрия выразила свое согласие с определением «перевозчик по договору» и одобрила различие, проведенное между этим термином и термином «фактический перевозчик».

6. Канада и Франция предложили опустить ссылку на «перевозчика по договору». Канада отметила, что эта ссылка может быть истолкована как возлагающая большую ответственность на экспедиторов груза (агентов судна) и могла бы поставить под сомнение часто осуществляемое в Канаде право грузоотправителей на заключение договоров перевозки непосредственно с перевозчиками, которые будут сами перевозить груз. Франция отметила, что опущение ссылки на «перевозчика по договору» соответствовало бы терминологии, употребляемой в Афинской конвенции 1974 года, и предложила следующую формулировку пункта 1:

«„Перевозчик“ означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор о морской перевозке грузов, независимо от того, была ли перевозка действительно осуществлена перевозчиком или фактическим перевозчиком».

7. Филиппины предложили дать определение «перевозчик» отдельно от определений «перевоз-

<sup>2</sup> Эта резолюция также воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть вторая, III, приложение II.

<sup>3</sup> Следует отметить, что МАС также предложила дать определение термину «грузоотправитель», если не будет принято ее предложение изменить формулировку пункта 1 статьи 1 путем замены термина «грузоотправитель» термином «сторона, передающая груз».

<sup>4</sup> Федеративная Республика Германии предложила включить в пункт 4 статьи 2 определение термина «чартер-партия». См. ниже, обсуждение замечаний по пункту 4 статьи 2.

чик по договору» и «фактический перевозчик» и указали, что термин «перевозчик» может быть определен следующим образом:

«„Перевозчиком” является лицо, которое за вознаграждение соглашается взять на себя перевозку грузов морем».

8. Сьерра Леоне отметила необходимость уточнить, охватывает ли термин «перевозчик» также агентов перевозчика, поскольку из определения в его нынешней редакции, по-видимому, следует, что агенты действительно охватываются.

9. Соединенные Штаты предложили заменить в этом пункте слова «от имени которого» словами «по распоряжению которого» в целях уточнения того, что лицо, действующее при заключении договора перевозки от имени «перевозчика» или «перевозчика по договору», должно иметь соответствующее распоряжение.

10. Поскольку иногда грузополучатель может заключить договор перевозки путем резервирования места на судне, МАС предложила заменить термин «грузоотправитель» термином «сторона, передающая груз».

#### Статья 1, пункт 2

##### Определение «фактического перевозчика»

11. Венгрия выразила свое согласие с определением «фактический перевозчик» и с различием, проведенным между этим термином и термином «перевозчик по договору».

12. Канада предложила опустить определение «фактический перевозчик» на том основании, что правовые последствия, связанные с поручением перевозчиком другому лицу фактической перевозки грузов полностью или частично, должны быть оставлены в ведении внутрисударственного права и коммерческой практики.

13. Нидерланды предложили, для того чтобы облегчить уточнение термина «фактический перевозчик», определить «фактического перевозчика как владельца судна, перевозящего груз»; это особенно касается тех случаев, когда имеет место ряд последовательных тайм-чартеров и/или рейсовых чартеров или когда перевозчик по договору договорился с третьей стороной о перевозке грузов, а эта третья сторона наняла еще одно лицо для фактической перевозки грузов.

14. Как следствие своего предложения о том, чтобы опустить из пункта 1 ссылку на «перевозчика по договору», Франция предложила следующую формулировку для определения «фактический перевозчик»:

«„Фактический перевозчик” означает любое лицо, которому перевозчик поручил полностью или частично исполнить договор перевозки грузов».

#### Статья 1, пункт 3

##### Определение «грузополучателя»

15. Филиппины предложили дополнить определение «грузополучатель» конкретной ссылкой на те основания, по которым подобное лицо «уполномочено принять груз», с тем чтобы исключить случаи, когда судебный исполнитель принимает груз на основании судебного приказа. Филиппины предложили следующую формулировку:

«„Грузополучатель” означает лицо, которое, согласно условиям договора перевозки или коносамента, уполномочено принять груз».

16. Франция предложила дополнить и уточнить это определение и выдвинула следующее определение, основанное на французском законе о договоре фрахтования и договоре морской перевозки грузов 1966 года:

«„Грузополучатель” означает лицо, уполномоченное принять груз в соответствии с договором перевозки; таковыми являются: лицо, имя которого указано в именном коносаменте; лицо, представляющее коносамент по прибытии [грузов] в случае коносамента на предъявителя; последний индоссат в случае ордерного коносамента».

17. По мнению Канады, термин «грузополучатель» должен охватывать как лиц, могущих предъявить коносамент, так и лиц, которые, возможно, на каких-либо других основаниях «уполномочены принять поставку груза». Было предложено следующее определение:

«„Грузополучатель” означает лицо, указанное в коносаменте, или лицо, в пользу которого в нем сделана надпись, или лицо, имеющее право принять поставку груза».

#### Статья 1, пункт 4

##### Определение «груз»

18. Союз Советских Социалистических Республик, Белорусская Советская Социалистическая Республика и Канада предложили исключить из определения слова «включая живых животных» на том основании, что в них нет необходимости. СССР отметил, что подобная ссылка является излишней в свете пункта 5 статьи 5 проекта конвенции, в котором подробно регулируется ответственность перевозчиков в связи с перевозкой живых животных. МПС высказалась за прямое положение об исключении живых животных из определения «груз» и соответственно из сферы действия проекта конвенции. По мнению МПС, перевозчики могут согласиться на перевозку живых животных лишь на основе особых договоров, в которых признаются специфические проблемы, связанные с перевозкой живых животных. Финляндия оставила за собой право позднее высказать свою позицию в отношении того, следует ли рассматривать живых животных «грузом» для целей проекта конвенции.

19. Нидерланды, Канада и МПС высказались за изменение термина «груз», с тем чтобы прямо исключить из него пассажирский багаж, охватываемый Афинской конвенцией 1974 года. Соединенное Королевство высказало свою поддержку определению, согласно которому груз также включает багаж, не сопровождающий пассажиров, поскольку этот вид груза не подпадает под действие Афинской конвенции 1974 года.

20. Япония предложила, чтобы определение «груз» не охватывало упаковку либо контейнеры и подобные предметы, предназначенные для перевозки. Ряд приславших ответы (Канада, Япония в качестве альтернативного предложения и Международная ассоциация судовладельцев) выразили мнение о том, что «грузом» должны считаться лишь такие прочные, допускающие реализацию и повторное использование виды упаковки, как контейнеры; они отметили, что перевозчик не должен нести по проекту конвенции ответственность за износ других видов упаковки, который может произойти даже при отсутствии какого-либо ущерба в отношении упакованных грузов. В этой связи Канада предложила следующее определение<sup>5</sup>:

«„Груз“ означает все, что подлежит перевозке по договору перевозки, за исключением багажа пассажиров, а в тех случаях, когда груз заключен в контейнер, паллет или в подобный предмет, предназначенный для перевозки,— такой предмет, предназначенный для перевозки».

МАС предложила следующее определение:

«„Груз“ означает любой вид грузов, включая живых животных; в тех случаях когда товары объединены в контейнере, паллете или в подобном предмете длительного пользования, предназначенном для перевозки или упаковки, такие предметы перевозки или упаковки, если они предоставлены грузоотправителем, означают „груз“».

21. Филиппины предложили опустить из определения слова «если они предоставлены грузоотправителем», поскольку упаковку следует рассматривать как часть «груза» независимо от того, кто ее предоставил.

22. Нигер предложил в случае сохранения определения «груза», содержащегося в пункте 4 статьи 1, добавить положение о том, что при исчислении фрахтовых ставок в отношении груза, перевозимого в контейнерах, вес этих контейнеров не должен приниматься во внимание.

#### *Предложения редакционного характера*

23. Предложения редакционного характера в отношении текста пункта 4 статьи 1 были сделаны Филиппинами, а также ЦБМЖП в отношении только французского текста.

<sup>5</sup> В настоящем документе нашли также отражение замечания Канады по этому пункту, упомянутые выше, в пунктах 18 и 19.

#### *Статья 1, пункт 5*

##### *Определение «договор перевозки»*

24. Финляндия выразила согласие с определением «договор перевозки», согласно которому проект конвенции будет применяться лишь в тех случаях, когда не выдается коносамент. Однако Канада предложила изменить редакцию этого определения, с тем чтобы термин «договор перевозки» охватывал лишь «договор, подтвержденный коносаментом»<sup>6</sup>.

25. Белорусская ССР, Украинская ССР и Советский Союз предложили включить в этот пункт требование о письменной форме «договора перевозки».

26. Франция предложила дополнить это определение, с тем чтобы указать, что «в силу этого договора грузополучатель может осуществлять права грузоотправителя и нести его обязанности». Было отмечено, что при отсутствии подобного положения в том случае, когда не был выдан коносамент, правовое положение грузополучателя зависит от различающихся между собой норм внутрисударственного законодательства.

27. МПС предложила исключить из этого определения некоторые особые договоры, которые обычно заключаются «заочно», например, договоры о перевозке крупных партий грузов и договоры о поставке личных вещей, транспортных средств и экспериментального груза. МПС отметила, что в последней категории случаев трудно производить оценку для целей страхования перевозчиком и поэтому целесообразнее всего было бы предоставить грузоотправителю решение вопроса о том, какая степень защиты ему требуется по договору и путем страхования.

28. Соединенные Штаты выразили мнение о том, что слова «конкретные грузы из одного порта в другой порт, в который должен быть доставлен груз» следует опустить, поскольку они вызывают сомнение относительно того, охватывает ли определение «договор перевозки» те случаи, когда грузы не являются «конкретными» или должны перевозиться перевозчиком за пределы порта разгрузки.

29. Канада предложила заменить в определении слово «порт» словом «место», а Нидерланды — заменить слово «порт» словами «порт или место». Нидерланды отметили, что предложенное ими изменение направлено на то, чтобы определение «договор перевозки» охватывало те случаи, при которых, хотя основная часть исполнения договора осуществляется по морю, определенная часть исполнения договора осуществляется по внутренним водным путям.

<sup>6</sup> В полном тексте канадской измененной редакции пункта 5 статьи 1, который также включает предложения, упомянутые ниже, в пунктах 29, 30 и 32, говорится следующее: «„Договор перевозки“ означает подтверждаемый коносаментом договор, в соответствии с которым перевозчик договаривается с грузоотправителем перевезти груз по воде за плату фрахта из одного места в другое».

30. Канада, Филиппины и Соединенное Королевство предложили опустить слова «в который должен быть доставлен груз». Соединенное Королевство выразило мнение о том, что эти слова являются излишними, в то время как Филиппины заметили, что «договор перевозки» может иметь своей целью скорее демонстрацию, нежели поставку груза.

31. МАС высказалась за замену термина «грузоотправитель» термином «лицо, передающее груз», поскольку договор перевозки не всегда заключается грузоотправителем<sup>7</sup>.

#### *Предложения редакционного характера*

32. Предложения редакционного характера были сделаны Канадой и Филиппинами.

#### *Статья 1, пункт 6*

##### *Определение «коносамент»*

33. Канада отметила, что определение «коносамент» должно показывать, что коносамент одновременно служит распиской за отгруженный груз, товарораспорядительным документом и документом, подтверждающим договор перевозки, при отсутствии официального договора перевозки. Исходя из этого и для того чтобы подчеркнуть, что договор перевозки и коносамент различаются между собой, Канада предложила следующее определение:

«„Консоамент“ означает товарораспорядительный документ, расписку за груз и документ, подтверждающий договор перевозки».

34. Соединенные Штаты отметили, что имеющееся определение, возможно, исключает прямой коносамент, который представляет собой необоротный документ, не подлежащий передаче при поставке грузов. Соединенные Штаты предложили следующее определение, с тем чтобы оно охватывало прямой коносамент:

«„Консоамент“ означает документ, подтверждающий договор перевозки грузов морем и принятие или погрузку грузов перевозчиком, в соответствии с которым перевозчик обязуется осуществить доставку этих грузов. Консоамент может включать условие доставки лишь предъявителю этого документа. Положение в этом документе о том, что грузы должны быть доставлены по распоряжению указанного лица или по распоряжению, или предъявителю, представляет собой подобное условие»<sup>8</sup>.

35. Филиппины предложили заменить в конце первого предложения этого пункта слова «предъявителю этого документа» словом «грузополуча-

<sup>7</sup> См. также обсуждение замечаний МАС в пункте 10, выше.

<sup>8</sup> В качестве альтернативы Соединенные Штаты предложили оставить определение «коносамент» в его нынешнем виде, но ясно указать, что прямой коносамент является «документом, помимо коносамента, [выданным] для подтверждения договора перевозки», охватываемым в статье 18 проекта конвенции.

телю», поскольку в тех случаях, когда коносамент потерян, перевозчик может поставить груз грузополучателю против расписки и/или против гарантии, освобождающей перевозчика от любой возможной ответственности за неправильную поставку.

#### *Статья 2. Сфера применения*

1. Два главных вопроса, затронутых в замечаниях по этой статье, сводились к следующему:

a) сфера применения новой конвенции, и

b) должны ли стороны иметь полномочия по исключению ее применимости в надлежащих случаях.

##### *a) Сфера применения*

###### *i) Краткое изложение замечаний*

2. Многие из числа приславших ответы одобрили сферу применения в том виде, в каком она определяется настоящей статьей. Однако некоторые из приславших ответы отметили, что ограничение применения новой конвенции перевозкой грузов «между портами» может сделать конвенцию неприменимой в тех случаях, когда перевозка грузов начинается или кончается в каком-либо другом месте, помимо порта, например, в случае смешанных перевозок. В большинстве ответов, в которых были высказаны замечания относительно исключения чартер-партий из сферы применения проекта конвенции, подобное исключение было одобрено и, кроме того, была предложена формулировка, направленная на то, чтобы проект конвенции не применялся к коносаменту, выданному перевозчиком в соответствии с чартер-партией в тех случаях, когда держателем подобного коносамента является либо фрахтователь, либо агент фрахтователя.

###### *ii) Конкретные замечания*

3. Венгрия и МСМС одобрили сферу применения проекта конвенции в том виде, в каком она определяется в статье 2, по следующим причинам:

a) сфера применения проекта конвенции шире, чем сфера применения Брюссельской конвенции 1924 года, и ясно определена (Венгрия);

b) критерии, регулирующие сферу применения проекта конвенции, в принципе соответствуют критериям, применяемым в других международных транспортных конвенциях (МСМС).

4. Канада отметила, что в целом

i) она выступает против расширения сферы применения конвенции за счет областей, относящихся к национальной юрисдикции;

ii) конвенция должна применяться к морской перевозке всех грузов; и

iii) слово «порт» должно быть заменено словом «место» во всех случаях, когда оно встречается в этой статье.

5. МСМС отметил, что конвенция получит определенную в статье 2 сферу применения лишь в судах государств — участников конвенции; суды государств, не являющихся договаривающимися государствами, не будут связаны положениями конвенции.

6. Япония отметила, что сфера применения проекта конвенции шире, нежели сфера применения Брюссельской конвенции 1924 года, измененной Брюссельским протоколом 1968 года. Поэтому между государством — участником новой конвенции и государством — участником Брюссельской конвенции 1924 года, измененной Протоколом 1968 года, могут возникнуть коллизии в отношении норм, подлежащих применению. Во избежание подобных коллизий она предложила включить надлежащие формулировки в заключительные положения новой конвенции.

*b) Полномочия исключать применение конвенции*

*i) Краткое изложение замечаний*

7. Некоторые из числа приславших ответы согласились с обязательным применением конвенции в соответствии с настоящей статьей ко всем договорам морской перевозки грузов. Другие выразили мнение о том, что конвенция должна иметь обязательное применение лишь в случае выдачи коносамента или другого товарораспорядительного документа; в случае, если коносамент не был выдан, стороны должны иметь полномочия исключить применение конвенции при оговоренных обстоятельствах.

*ii) Конкретные замечания*

8. Япония, Соединенное Королевство и МПС выразили мнение о том, что обязательное применение конвенции ко всем договорам морской перевозки грузов является нежелательным. Они отметили, что существуют случаи, например договоры о перевозках крупных партий грузов, поставки грузов, не имеющих коммерческой ценности, и поставки специальных или экспериментальных грузов, когда грузоотправитель не нуждается в защите, предоставляемой конвенцией, и не желает ее и когда было бы уместным разрешить сторонам исключить применение конвенции. Соединенное Королевство и МПС высказали мысль о том, что этот результат может быть достигнут путем:

- i)* добавления к этой статье пункта *a*, изложенного ниже (Соединенное Королевство);
- ii)* добавления к этой статье пунктов *a* и *b*, изложенных ниже (МПС):

«*a*) если коносамент или подобный ему товарораспорядительный документ не выдан, стороны могут намеренно согласиться с тем, что положения данной конвенции не применяются при условии, что выдан подтверждающий договор документ и что заявление о согласии внесено в такой документ и подписано грузоотправителем;

*b*) в целях настоящей статьи договоры о перевозке определенного количества груза в течение определенного периода времени считаются чартер-партиями».

*Статья 2, пункт 1*

*Вступительное положение пункта*

9. Финляндия и Венгрия поддержали применение конвенции ко всем договорам морской перевозки грузов, включая договоры, не подтвержденные коносаментом.

10. Австралия отметила, что положения относительно сферы применения должны быть уточнены, с тем чтобы обеспечить применение конвенции к морским участкам смешанной перевозки грузов, а не только к обычной перевозке между портами.

11. Канада предложила следующим образом изменить начало этого пункта:

«Настоящая Конвенция применяется ко всем договорам перевозки по воде между местами, находящимися в двух разных государствах, если...»

12. Филиппины предложили опустить слово «двух», поскольку морская перевозка грузов может затрагивать порты более двух государств.

*Подпункт c*

13. Канада выразила мнение о том, что этот подпункт, учитывая подпункт *b* этой статьи, является ненужным, и предложила его опустить.

*Подпункты d и e*

14. В соответствии со своим предложением о том, что «договор перевозки» должен быть определен в пункте 5 статьи 1 как договор, подтверждаемый коносаментом, Канада предложила:

- i)* опустить в подпунктах *d* и *e* этого пункта выражение «или другой документ, подтверждающий договор перевозки». Согласно предложению Канады, коносамент будет являться основным документом, подтверждающим договор перевозки, а условия коносамента будут иметь приоритет по сравнению с любыми противоречащими им условиями других перевозочных документов (например, штурманских расписок и доковых расписок).
- ii)* следующим образом изменить формулировку подпункта *e*:

«*e*) коносамент предусматривает, что договор перевозки регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства о ее применении».

15. Федеративная Республика Германии предложила опустить подпункт *d*. Поскольку конвенция применяется ко всем договорам морской перевозки грузов, независимо от того, был ли выдан коносамент или другой документ, подтверждающий договор перевозки, применение конвенции

не должно зависеть от места выдачи коносамента или другого документа, подтверждающего договор перевозки.

*Предложение редакционного характера*

16. Францией было выдвинуто предложение редакционного характера, касающееся лишь французского текста пункта 1 статьи 2.

*Статья 2, пункт 2*

17. Чехословакия предложила добавить после термина «перевозчик» термин «фактический перевозчик», поскольку, согласно определениям, содержащимся в статье 1, понятие «перевозчик» не охватывает «фактического перевозчика».

18. Канада отметила, что, если национальная принадлежность судна и лиц, перечисленных в пункте 1, не влияет на применимость этого пункта, она также не должна влиять на применимость каких-либо других положений проекта конвенции. Поскольку этот пункт можно рассматривать как дающий основание предполагать, что национальная принадлежность является фактором определения применимости других положений проекта конвенции, Канада предложила его опустить.

*Статья 2, пункт 3*

19. Канада отметила, что этот пункт является приемлемым.

20. МАС предложила опустить этот пункт, поскольку:

а) ясно, что государство будет иметь полномочия, предоставляемые этим пунктом, даже в случае если он будет опущен, и

б) неуместно включать его в проект конвенции, регулирующий международную коммерческую перевозку грузов морем.

*Статья 2, пункт 4*

*Исключение фрахтователя и его агентов из сферы применения термина «держатель коносамента»*

21. Белорусская ССР, Нидерланды, Советский Союз и МПС предложили изменить второе предложение этого пункта, с тем чтобы прямо исключить из сферы применения проекта конвенции коносамента, выданный перевозчиком в соответствии с чартер-партией, в тех случаях, когда держателем коносамента является фрахтователь. Было отмечено, что в таком случае коносамент не регулирует отношения между фрахтователем и перевозчиком (Нидерланды) и может быть выдан лишь в качестве расписки в соответствии с чартер-партией (МПС). Для достижения этого результата было предложено добавить следующие слова в конце второго предложения этого пункта:

а) «не являющимся фрахтователем» (Нидерланды и МПС);

б) «если подобным держателем не является фрахтователь по чартеру» (Белорусская ССР);

с) «если им (держателем коносамента) не является фрахтователь по чартеру» (СССР).

22. Франция отметила, что термин «держатель коносамента» не должен охватывать фрахтователя или его агентов, и предложила заменить его выражением «третье лицо, являющееся добросовестным держателем».

*Прочие замечания*

23. Германская Демократическая Республика отметила, что, хотя название проекта конвенции дает основание предполагать, что он применяется к любой морской перевозке грузов, чартер-партии были прямо исключены этим пунктом из его сферы применения. Германская Демократическая Республика предложила устранить это несоответствие, распространив действие проекта конвенции на чартер-партии.

24. Канада отметила, что термин чартер-партия не определен. Федеративная Республика Германии предложила следующее изменение формулировки первого предложения пункта с целью включения определения чартер-партии:

«Положения настоящей Конвенции не применяются к договорам, по которым перевозчик берет на себя обязательство предоставить полностью или частично грузоподъемность определенного судна на определенный срок (тайм-чартер) или для одного или нескольких отдельных рейсов (рейсовый чартер) в распоряжение грузоотправителя».

25. Канада отметила, что известны случаи, когда фрахтователь является также грузоотправителем и грузополучателем, и это порождает ситуации, при которых происходит столкновение интересов.

26. Франция выразила опасение в связи с тем, что нынешняя формулировка пункта 4 может привести к тому, что с помощью индоссирования коносамента, выданного в соответствии с чартер-партией, в пользу агента грузоотправителя положения чартер-партии могут стать неоспоримыми.

*Статья 3. Толкование конвенции*

1. Канада отметила, что эта статья была сформулирована на основе статьи 7 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, и указала, что она не имеет возражений против включения этой статьи в проект конвенции.

*часть II. Ответственность перевозчика*

*Статья 4. Период ответственности*

*Статья в целом*

1. Главным вопросом, который затрагивался в замечаниях, изложенных в представленных ответах по этой статье, был вопрос о том, оправдано ли предусмотренное настоящей статьей увеличение периода ответственности перевозчика за груз за пределы периода ответственности, установлен-

ного Брюссельской конвенцией 1924 года. Большинство ответивших одобрило такое увеличение. Однако была также выражена точка зрения, что точные моменты начала и конца периода ответственности перевозчика в соответствии с данной статьей нуждаются в разъяснении.

2. Также отмечалось, что к этой статье следует добавить положения, освобождающие перевозчика от ответственности в течение любого периода времени, когда в порту погрузки он по закону обязан передать груз на хранение какого-либо третьего лица (например, органа, удостоверяющего вес или качество груза).

3. Венгрия, Германская Демократическая Республика, Финляндия, Швеция, ММК и МСМС одобрили увеличение периода ответственности перевозчика по настоящей статье по сравнению с периодом, установленным в статье 1 *e* Брюссельской конвенции 1924 года. Были выдвинуты следующие доводы:

*a)* увеличенный период ответственности соответствует периоду ответственности, предусмотренному международными конвенциями, касающимися вопросов перевозки грузов другими видами транспорта (Венгрия и ММК), и практике, получившей развитие в определенных видах линейных перевозок (МСМС);

*b)* период ответственности, установленный Брюссельской конвенцией 1924 года, имел неблагоприятные последствия для грузоотправителя, поскольку ущерб товарам зачастую наносился тогда, когда эти товары находились в ведении перевозчика до их погрузки или после их разгрузки (Венгрия и Германская Демократическая Республика);

*c)* груз, в особенности при осуществлении линейных перевозок, часто находится в ведении перевозчика до погрузки или после разгрузки, и в настоящее время отмечается большая неопределенность в отношении степени ответственности перевозчика за потери или повреждения, имевшие место в течение этих периодов (ММК);

*d)* такое увеличение соответствует предложению, содержащемуся в резолюции по коносаментам, принятой на второй сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок (Чехословакия).

4. МПС выразила несогласие с увеличением периода ответственности перевозчика на следующих основаниях:

*a)* увеличение периода ответственности перевозчика приведет к тому, что перевозчик, а не грузовладелец, как это предусмотрено в Брюссельской конвенции 1924 года, будет осуществлять страхование рисков, возникающих в течение дополнительных периодов ответственности перевозчика. Такое перенесение бремени страхования приведет к повышению транспортных из-

держек и нанесет ущерб интересам грузовладельца<sup>9</sup>;

*b)* изменение периода ответственности создаст состояние неопределенности в отношении степени ответственности перевозчика, что приведет к дорогостоящим судебным тяжбам;

*c)* вследствие такой неопределенности положения в отношении степени ответственности перевозчика предусмотрительный грузовладелец будет и впредь страховать свой груз, как если бы период ответственности перевозчика по Брюссельской конвенции 1924 года оставался в силе. Поскольку перевозчик тоже будет осуществлять страхование для дополнительных периодов, в течение которых он будет нести ответственность в соответствии с настоящей статьей, то товары будут страховаться дважды, а это приведет к повышению транспортных издержек.

5. Канада одобрила то, что, согласно этой статье, перевозчик будет лишен полномочий изменять период своей ответственности.

#### *Предложение редакционного характера*

6. Филиппины внесли предложение редакционного характера, касающееся названия этой статьи.

#### *Статья 4, пункты 1 и 2*

7. Соединенные Штаты, ММК и МПС отметили, что, согласно пунктам 1 и 2, перевозчик ответственен в течение всего периода с момента принятия им груза до момента доставки этого груза. В отношении *доставки* отмечалось, что если закон или правила, применимые в порту разгрузки, требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или иной третьей стороне, то ответственность перевозчика, согласно подпункту 2 *c*, будет прекращаться в момент передачи груза такому органу или третьей стороне. Однако данная статья не освобождает перевозчика от ответственности, если закон или правила, применимые в порту погрузки, требуют, чтобы груз передавался такому органу или третьей стороне в тех же целях (например, для проверки веса или количества груза).

8. Были внесены следующие предложения об изменении вступительной части пункта 2 таким образом, чтобы освободить перевозчика от ответственности в период, в течение которого груз находится на хранении у такой третьей стороны.

*a)* «Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза *перевозчиком от грузоотправителя или любой третьей стороны, включая орган, осуществляющий хранение груза или контроль над ним, до момента сдачи груза перевозчиком*» (Соединенные Штаты).

<sup>9</sup> Более полное объяснение возможных неблагоприятных последствий переноса бремени страхования см. в анализе замечаний по этому вопросу, касающихся статьи 5.

б) «Для целей пункта 1 предполагается, при отсутствии доказательств обратного, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия им этого груза под свою охрану в пределах территории порта до момента сдачи им груза» (МПС).

9. Белорусская ССР и Советский Союз отметили, что выражение «в порту погрузки», содержащееся в пункте 1, порождает неопределенность в отношении периода ответственности перевозчика в тех случаях, когда перевозчик принял груз не в порту погрузки, а в каком-либо другом месте (например, в глубине территории) или в порту перегрузки. Они предложили устранить эту неопределенность путем исключения выражения «в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки» из пункта 1, в результате чего период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика, будет определяться исключительно пунктом 2.

10. Соединенное Королевство указало, что подпункт 2 а в недостаточной степени охватывает случаи, когда перевозчик принял на себя обязательство доставить груз за пределы порта разгрузки. При нынешней формулировке не ясно, регулирует ли данный проект конвенции ответственность перевозчика в течение перевозки груза из порта разгрузки в место окончательной доставки. Для того чтобы избежать возможности возникновения коллизии с другими транспортными конвенциями, которые также могут применяться на этой стадии перевозки, и предоставить сторонам право достигать соглашения относительно степени ответственности, Соединенное Королевство предложило изменить подпункт а следующим образом:

«а) Путем передачи груза грузополучателю в порту разгрузки. Если грузы передаются грузополучателю за пределами порта разгрузки, считается, что доставка была произведена в порту разгрузки».

11. Канада предложила, чтобы положения пунктов 1 и 2 были уточнены или расширены следующим образом:

а) начало ответственности перевозчика может быть уточнено путем принятия следующего текста в качестве вступительной части пункта 2:

«Для целей пункта 1 настоящей статьи считается, что груз находится под контролем перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента доставки им груза»;

б) подпункт 2 б следует уточнить путем определения понятия доставки в случаях, упомянутых в этом подпункте, с помощью более конкретных терминов. При нынешней формулировке этот подпункт допускает включение в договор условий, отменяющих действие подпункта а путем определения понятия доставки другими терминами, нежели передача груза грузополучателю;

с) к пункту 2 следует добавить выражение «настоящий пункт применяется *mutatis mutandis* к получению груза перевозчиком».

#### Статья 4, пункт 3

12. Канада предложила изменить смысл, придаваемый в соответствии с этим пунктом терминам «перевозчик» и «грузополучатель», путем следующего изменения формулировки этого пункта:

«В пунктах 1 и 2 настоящей статьи ссылка на перевозчика или грузополучателя включает в себя служащего или агента, соответственно перевозчика или грузополучателя».

#### Статья 5. Общие правила (об ответственности перевозчика)

##### Статья в целом

1. Представившие ответы правительства и организации согласны с тем, что статья 5, содержащая основные правила, касающиеся ответственности перевозчика, представляет собой наиболее важное изменение по сравнению с положениями Брюссельской конвенции 1924 года, касающимися этого вопроса.

##### Поддержка статьи 5

2. Некоторые правительства и организации, не касаясь конкретно статьи 5, отмечали, что данный проект конвенции является приемлемым и реальным компромиссом, в котором учтены интересы и грузоотправителей, и перевозчиков, а также технические достижения в области морской перевозки грузов (Австрия, Германская Демократическая Республика, Норвегия, Соединенные Штаты и Чехословакия).

3. Некоторые правительства и организации заявили, что они принимают закрепленный в статье 5 компромисс в вопросе о распределении рисков, связанных с перевозками, и бремени доказывания между перевозчиком и грузовладельцами, поскольку они признают, что данный проект конвенции может получить широкое признание лишь путем включения в него такого тщательно выработанного компромисса (Венгрия, Дания, Финляндия и Швеция).

4. Отмечалось, что правила об ответственности перевозчика, содержащиеся в статье 5, находятся в более полном соответствии с международными правовыми режимами, установленными в отношении других видов международных перевозок, чем положения Брюссельской конвенции 1924 года, и что поэтому принятие статьи 5 способствовало бы развитию единообразных норм в области международных смешанных перевозок (Федеративная Республика Германии, Швеция и Рабочая группа ММК/МТП).

5. Некоторые правительства и организации заявили о своей поддержке общего принципа в отношении бремени доказывания, содержащегося в статье 5, в соответствии с которым предполагает-

ся, что перевозчик, если он не представит доказательств обратного, несет ответственность за потери или повреждения груза, находящегося в его ведении, а также за задержку в доставке груза (Венгрия, Мексика и Франция).

6. Тем не менее некоторые правительства и организации, поддержавшие статью 5, выразили определенную озабоченность в отношении частных последствий этого компромисса:

а) Дания отметила, что теперь более тяжелое бремя будет возлагаться на перевозчиков;

б) Финляндия отметила, что статья 5 приведет к повышению стоимости страхования перевозчиками своей ответственности (страхование перед третьими лицами и что в самой Финляндии такое страхование ответственности не осуществляется;

с) Швеция отметила, что она выступает в поддержку компромисса, содержащегося в статье 5, хотя этот компромисс, по всей вероятности, будет иметь своим результатом увеличение общей стоимости перевозки в пределах 0,5—1 процента от размера фрахтовых ставок.

7. Австралия зарезервировала свою позицию в отношении положений статьи 5, так как она проводит изучение экономических последствий применения этих положений.

#### Критика статьи 5

8. Даже среди правительств и организаций, критиковавших распределение рисков, связанных с перевозкой, между перевозчиком и грузовладельцами в статье 5, имеется практически единодушное мнение, что длинный перечень случаев освобождения от ответственности, содержащийся в пункте 2 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года, сохранять не следует и что, в частности, можно было бы исключить возражение на основании ошибки «в управлении судном». Лишь МСМС выступил за сохранение распределения рисков в том виде, в каком оно содержится в Брюссельской конвенции 1924 года<sup>10</sup>. Рабочая группа ММК/МТП заявила, что она будет возражать против увеличения доли риска, связанного с морской перевозкой, приходящейся на перевозчика в соответствии со статьей 5, если не будет ясно, что данный проект конвенции будет ратифицирован таким же числом государств, что и Брюссельская конвенция 1924 года, поскольку в противном случае появится возможность выбора наиболее выгодного суда и будут часто возникать споры относительно юрисдикции и применимого права. Критические замечания, касающиеся конкретных элементов правового режима, устанавливаемого статьей 5, рассматриваются в пунктах 9—17, ниже.

<sup>10</sup> Позиция МСМС подробно изложена в брошюре, озаглавленной «Существенная роль страхования морских грузов во внешней торговле», опубликованной МСМС в октябре 1975 года.

#### А. Возражение на основании «навигационной ошибки»

9. Некоторые правительства и организации выступили за сохранение в статье 5 освобождения перевозчика от ответственности, основанного на «навигационной ошибке», содержащегося в пункте 2 а статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года (Бельгия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Советский Союз, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МАС). Они отметили, что испытывают озабоченность лишь в отношении «навигационных ошибок» в строгом смысле и не выступают за сохранение более общего возражения на основании «ошибки в управлении судном». Федеративная Республика Германии и Япония заявили, что вопрос об исключении таких традиционных возражений, как ссылки на «навигационную ошибку» и «пожар», должен быть тщательно изучен в особенности для того, чтобы удостовериться, что такое исключение не будет иметь своим результатом увеличение общей стоимости перевозки для грузоотправителей.

10. Соединенное Королевство, Советский Союз, МПС<sup>11</sup> и МАС предложили для включения в статью 5 проекты текстов, в которых сохраняется возражение перевозчиков на основании «навигационной ошибки»:

а) Соединенное Королевство предложило добавить к статье 5 следующий новый пункт 2-бис:

«Независимо от положений пункта 1, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, возникшие в результате навигационных ошибок, при условии, что он принял все меры, которые было разумно требовать»;

б) Советский Союз предложил сохранить в статье 5 освобождение от ответственности на основании «навигационной ошибки» путем использования следующей формулировки:

«Перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза и за задержку в его доставке, если докажет, что они вызваны ошибками в судовождении»;

с) МАС предложила сформулировать статью 5 таким образом, чтобы предусмотреть в ней случай

«...освобождения перевозчика от ответственности за потери или повреждение груза, или задержку в его доставке, являющиеся результатом навигационных ошибок, если не доказано, что такие потери или повреждение груза, или задержка в его доставке явились результатом ошибки самого перевозчика».

<sup>11</sup> Предложенный МПС проект текста, воспроизводимый в пункте 12, ниже, преследовал также цель сохранить возражение на основании пожара, как оно содержится в Брюссельской конвенции 1924 года, и ослабить общее бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков.

### В. Возражение на основании пожара

11. Бельгия, Нидерланды, Федеративная Республика Германии, ММК, Рабочая группа ММК/МТП и МПС выступили за сохранение возражения на основании «пожара», содержащегося в пункте 2 *b* статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года, в соответствии с которым перевозчик освобождался от ответственности, если потери или повреждение груза явились результатом «пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика». Эти правительства и организации выразили озабоченность по поводу усиления бремени риска, возлагаемого на перевозчиков вследствие изменения возражения на основании «пожара» в соответствии с пунктом 4 статьи 5 данного проекта конвенции.

12. МПС предложила заменить текст пункта 1 статьи 5 следующим текстом, с тем чтобы сохранить традиционные возражения перевозчиков на основании «навигационной ошибки» и «пожара», а также ослабить бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков:

«1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, возникшие в результате потерь или повреждений груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как определено в статье 4, и возникли в результате небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

Презумпция небрежности перевозчика или его служащих, или агентов будет сохраняться до тех пор, пока не будет доказано обратное, если повреждения или потери возникли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или неисправностью судна.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи, перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или расходы, являющиеся результатом какой-либо небрежности или ошибки в судовождении, или результатом пожара, до тех пор, пока не будет доказано, что обстоятельства, приведшие к таким потерям или повреждениям, или расходам, возникли в результате действий или вины перевозчика».

### С. Задержка в доставке груза

13. МПС и МСМС выразили несогласие с положениями статьи 5, возлагающими на перевозчиков ответственность за потери, повреждения и расходы, возникающие в результате задержки в доставке. МСМС возражал против того, что установление императивной (то есть недоговорной) ответственности перевозчиков за задержку приведет к возникновению значительного числа судебных тяжб вследствие нечеткости определения «задержки в доставке груза», содержащегося в пункте 2 статьи 5, где она определяется как не-

доставка груза «в срок, который с учетом обстоятельств данного случая является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком», и трудностей, связанных с решением вопроса о видах ущерба, явившегося результатом задержки, за которые перевозчик должен нести ответственность.

14. Можно отметить, что изменение формулировки пункта 1 статьи 5, предложенное МПС и воспроизведенное в пункте 12, выше, имеет своей целью исключение из статьи 5 всех ссылок на «задержку в доставке», включая исключение нынешнего текста пункта 2 статьи 5, определяющего термин «задержка в доставке».

### Д. Бремя доказывания, возлагаемое на перевозчиков

15. Некоторые правительства и организации выразили озабоченность по поводу того, что общее правило о бремени доказывания, содержащееся в статье 5, в соответствии с которым предполагается, что перевозчик несет ответственность до тех пор, пока не представлены доказательства обратного, в определенной мере означает возложение на перевозчика ответственности, и что содержащийся в пункте 1 статьи 5 критерий решения вопроса о том, справился ли перевозчик со своим бременем («...если только перевозчик не докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий»), возможно, приведет к большому числу судебных процессов (ММК, МПС, МАС, МСМС и ЦБМЖП).

16. ММК предложил, если статья 5 будет принята, добавить к ней положение, прямо предусматривающее, что ответственность перевозчика будет основываться лишь на ошибке или небрежности. МПС предложила изменить формулировку пункта 1 статьи 5, чтобы изменить таким образом сущность правила о бремени доказывания, а также указать, что ответственность перевозчика основывается на небрежности, сохраняя таким образом возражения перевозчика на основании «навигационной ошибки» и «пожара»<sup>12</sup>.

17. МАС и ЦБМЖП согласились с основаниями включения в статью 5 правила о бремени доказывания, то есть с тем, что для своего освобождения от ответственности перевозчик должен доказать, что он, его служащие и агенты не проявили небрежности. Однако, по их мнению, данное правило должно быть главным образом направлено на вопрос о том, приняли ли перевозчик, его служащие и агенты все меры, которые было разумно требовать, «с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов», поскольку именно за это на перевозчика будет возложена ответственность в том случае, если он не сможет доказать обратное. По этой причине МАС предложила изменить формулировку ста-

<sup>12</sup> Текст этого предложения МПС приводится в пункте 12, выше.

ть, описывающей бремя доказывания, возложенное на перевозчика, следующим образом: «...если перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов», отметив, что данный текст сформулирован по образцу статей 18 и 20 Варшавской конвенции 1929 года. Подобно этому ЦБМЖП предложило дополнить пункт 1 статьи 5 следующим предложением:

«Перевозчик освобождается от ответственности, если он докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, с тем чтобы избежать таких потерь, повреждений или расходов».

#### *Е. Возможные неблагоприятные последствия*

18. Критики статьи 5, отметив, что достоверные экономические и статистические данные можно будет получить лишь после того, как эта конвенция будет действовать в течение некоторого периода времени, все же заявили, что принятие статьи 5, по-видимому, будет иметь некоторые из следующих последствий или все эти последствия:

*a)* повышенная ответственность, возложенная на перевозчиков, вынудит их увеличить страхование ответственности (страхование Р и I), которое отразится на повышении стоимости фрахта (Нидерланды, Соединенное Королевство, Советский Союз, Федеративная Республика Германии, Япония, ММК, МПС, МАС и МСМС);

*b)* повысятся общие транспортные расходы грузоотправителей, поскольку премии по страхованию груза снизятся в значительно меньшей степени, чем повысятся премии по страхованию ответственности перевозчика, вследствие расходов по предъявлению исков о возмещении перевозчику или страховщику его ответственности и правовой неопределенности, являющейся результатом перераспределения рисков между перевозчиками и грузовладельцами (Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Швеция, Япония, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МСМС);

*c)* грузовладельцы будут по-прежнему осуществлять страхование груза, поскольку они предпочитают иметь дело непосредственно со своими собственными страховщиками и получать возмещение от них (Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, Швеция) или иметь полный страховой охват «от склада до склада» (МСМС);

*d)* в соответствии со статьей 5 грузоотправитель фактически обязан осуществлять страхование через перевозчика, поскольку сам перевозчик будет защищать себя от своей повышенной ответственности посредством дополнительного страхования ответственности, стоимость которой он будет включать в стоимость фрахта; было бы предпочтительнее, чтобы грузоотправитель мог принимать решение о том, осуществлять ли ему страхование груза, и если да, то в каком объеме,

за какую цену и у какого страховщика (Бельгия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии и Рабочая группа ММК/МТП);

*e)* статья 5 не заставит перевозчиков путем устранения, например, возражения на основании «навигационной ошибки» быть более внимательными при обращении с грузом, поскольку опасность возникновения потерь или повреждений собственного имущества перевозчика является уже в достаточной степени сдерживающим средством (Нидерланды, Рабочая группа ММК/МТП и МПС);

*f)* смещение центра тяжести от страхования груза в сторону страхования ответственности перевозчиков, по всей вероятности, нанесет вред зарождающейся во многих странах отрасли страхования грузов, в особенности по той причине, что страхование ответственности перевозчиков сконцентрировано в небольшом числе морских государств (Нидерланды, Соединенное Королевство, Федеративная Республика Германии, ММК и МПС);

*g)* в статье 5 не учитываются особые условия морской перевозки грузов, то есть то, что рейсы судов осуществляются без постоянного эффективного контроля со стороны судовладельца над капитаном, командой и другими лицами, обслуживающими судно (Бельгия, Япония и МАС).

#### *Предлагаемые добавления к статье 5*

19. Канада внесла предложение о том, чтобы в конвенции было предусмотрено, что права и обязанности перевозчиков также распространяются на их служащих и агентов. Германская Демократическая Республика предложила добавить общее правило, предусматривающее ответственность перевозчиков за действия и бездействие их служащих и агентов.

20. Канада отметила, что она не возражает против расширенного определения термина «груз», содержащегося в пункте 4 статьи 1 проекта конвенции, который включает в себя «живых животных». Однако Канада придерживается мнения, что «от перевозчика должно требоваться предоставление надлежащего судна и принятие надлежащих мер предосторожности в отношении груза».

#### *Статья 5, пункт 1*

21. Большинство замечаний, касающихся непосредственно положений этого пункта, затрагивали следующие вопросы:

*a)* употребление терминов «потери, повреждения или расходы» для описания степени ответственности перевозчика;

*b)* положение о том, что «перевозчик несет ответственность...», если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то время, когда груз находился в его владении...»;

с) особые проблемы, связанные с возложением на перевозчика ответственности за «задержку в доставке».

*Виды повреждений, за которые перевозчик несет ответственность*

22. Несколько приславших ответы стран отметили, что вследствие применяемой терминологии и проводимых различий могут возникнуть практические трудности в связи с фразой «перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке груза...» (Бельгия, Канада, Нидерланды, Соединенное Королевство).

23. Соединенное Королевство отметило, что различие, проведенное между ответственностью перевозчика за потери или повреждения груза и его ответственностью за задержку в доставке (в пункте 1 статьи 5 и в альтернативах В, D и E в статье 6), затруднит как урегулирование претензий, так и взыскание в судебном порядке.

24. С целью установить единую терминологию конвенции и уточнить, что ответственность перевозчика распространяется как на физические потери или повреждения груза, так и на любые вытекающие из этого финансовые потери, Канада предложила следующим образом изменить формулировку начала пункта 1: «Перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, а также расходы, связанные с такими потерями или повреждениями...»<sup>13</sup>.

25. В целях сохранения терминологии, применяемой в Брюссельской конвенции 1924 года, и соблюдения соответствия аналогичным положениям других международных транспортных конвенций Бельгия предложила следующее начало пункта 1 статьи 5: «Перевозчик несет ответственность за любую потерю или повреждение груза, а также за ущерб (потери, повреждения или расходы), являющийся результатом задержки в доставке...»<sup>14</sup>. Аналогичным образом, Нидерланды предложили следующую формулировку, основанную на статье 17 Конвенции КДПГ: «Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в доставке...».

*Ответственность перевозчика в случае, если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место, когда груз находился в его ведении*

26. Канада, МАС и ЦБМЖП выразили сомнения относительно пункта 1 статьи 5, возлагающего на перевозчика ответственность в том случае, «если обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке, имели место в то

<sup>13</sup> Канада также предложила, в частности, чтобы ответственность перевозчика за «задержку в доставке» была рассмотрена в отдельном пункте; см. обсуждение и проект пункта, предложенный Канадой, в пункте 31, ниже.

<sup>14</sup> Бельгия также предложила связанное с этим редакционное изменение французского текста этого пункта.

время, когда груз находился в его ведении». Было отмечено, что иногда трудно определить, когда имели место те или иные обстоятельства и какое из ряда обстоятельств привело «к потерям, повреждениям или задержке».

27. МАС предложила опустить ссылку на обстоятельства, «приведшие к потерям, повреждениям или задержке», с тем чтобы учитывать лишь время, когда имели место эти потери, повреждения или расходы. Соответственно МАС предложила следующее начало пункта 1 статьи 5:

«Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями груза, а также являющиеся результатом задержки в доставке, которые имели место в то время, когда груз находился в его ведении...»<sup>15</sup>.

28. Канада также предложила опустить в пункте 1 статьи 5 ссылку на «обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке», но далее предложила учитывать время, в течение которого имели место потери, повреждения или расходы, лишь в случаях потерь или повреждений груза:

«Перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, а также расходы, связанные с такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения имели место, когда груз находился под его контролем...»<sup>16</sup>.

29. По мнению ЦБМЖП, ссылка в пункте 1 статьи 5 на «обстоятельства, приведшие к потерям, повреждениям или задержке», должна ограничиваться случаями потерь или повреждений груза. ЦБМЖП отметило, что в противном случае грузовладельцы столкнутся с серьезными практическими проблемами установления конкретных «обстоятельств», приведших к задержке в доставке. Кроме того, в тех случаях, когда задержка в доставке была вызвана обстоятельством, имевшим место до того, как грузы перешли в ведение перевозчика, перевозчик все-таки может освободить себя от ответственности, доказав, что он, его служащие и агенты приняли все разумно необходимые меры для предотвращения задержки.

30. Поскольку в большинстве случаев потерь или повреждений груза во время его перевозки обстоятельства, приводящие к подобным потерям или повреждениям, также возникают в ходе подобной перевозки, ЦБМЖП предложило также

<sup>15</sup> МАС далее предложила внести в пункт 1 статьи 5 поправку относительно возложения на перевозчиков бремени доказывания с целью освобождения себя от ответственности. См. в пункте 17, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

<sup>16</sup> Канада далее предложила, что ответственность за задержку в доставке должна рассматриваться в отдельном пункте и что время, когда имела место эта задержка, как таковое не должно иметь решающего значения в определении ответственности перевозчика за задержку в доставке. См. обсуждение в пункте 31, ниже.

включить соответствующую презумпцию в новый пункт 2 статьи 5. ЦБМЖП объяснило, что в тех редких случаях, когда обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям груза, не имели места в ходе перевозки, разумно возложить бремя доказывания этого факта (то есть опровержение вышеуказанной презумпции) на перевозчика, а не на грузовладельца, который не может знать подробностей перевозки. Проект текста, предложенный ЦБМЖП, гласит:

«1. Перевозчик несет ответственность за потери, повреждения и расходы, являющиеся результатом потерь или повреждений груза, если обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 4; он несет также ответственность за потери, повреждения и расходы, являющиеся результатом задержки в доставке груза.

... 17.

2. Когда доказано, что потери или повреждения груза произошли во время перевозки, считается, что, до тех пор пока не будет доказано обратное, обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как определено в статье 4»<sup>18</sup>.

#### *Ответственность перевозчика за задержку в доставке*

31. Канада предложила рассматривать ответственность перевозчика за задержку в доставке в отдельном пункте статьи 5, конкретно указав вытекающие из задержки в доставке виды ущерба, за которые перевозчик должен нести ответственность, и сформулировав специальное правило об освобождении перевозчиков от ответственности:

«2. Перевозчик несет ответственность за задержку в доставке груза, а также за расходы, связанные с такой задержкой, если только перевозчик не докажет, что он принял все разумно необходимые меры, чтобы избежать этой задержки».

32. ММК, поддерживая возложение на перевозчика ответственности за задержку в доставке, отметил, что основанное на этом возмещение

<sup>17</sup> ЦБМЖП далее предложило к пункту 1 статьи 5 поправку относительно возложения на перевозчиков бремени доказывания в целях освобождения себя от ответственности. См. в пункте 17, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

<sup>18</sup> ЦБМЖП предложило в качестве альтернативы следующее правило о доказательстве *prima facie* на тот случай, если его предложение, рассмотренное в пункте 29, выше, не будет принято:

«Когда доказано, что потери или повреждения груза произошли во время перевозки, или имела место задержка в доставке, предполагается, до тех пор пока не будет доказано обратное, что обстоятельства, приведшие к потерям или повреждениям, или задержке, имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, как это определено в статье 4».

должно ограничиваться прямыми и разумными потерями, которые перевозчик мог разумно предвидеть во время заключения договора перевозки. МСМС, выступая против введения ответственности перевозчика за задержку в доставке, отметил, что в случае включения такой ответственности в новую конвенцию, она должна ограничиваться потерями, которые перевозчик может разумно предвидеть в качестве вероятных последствий задержки в доставке.

#### *Прочие замечания*

33. Австрия прямо указала свою поддержку содержащегося в этом пункте общего правила о бремени доказывания.

34. Канада и Сьерра Леоне отметили, что, коль скоро определение «перевозчик» в пункте 1 статьи 1 охватывает служащих и агентов перевозчика, в ссылке на них в пункте 1 статьи 5 нет необходимости<sup>19</sup>.

#### *Предложения редакционного характера*

35. Предложения редакционного характера были сделаны Канадой, а также ЦБМЖП в отношении лишь французского текста этого пункта.

#### *Статья 5, пункт 2*

36. Канада предложила изменить формулировку этого пункта, с тем чтобы уточнить, охватывает ли он невозможность надлежащего исполнения договора перевозки в результате значительной задержки в доставке груза, и чтобы добавить специальное правило, охватывающее те случаи, когда известно местонахождение груза, доставка которого задерживается.

37. Канада и МСМС выразили озабоченность в связи с тем, что определение «задержки в доставке» как непоставки «в срок, который, с учетом обстоятельств данного случая, является разумным для выполнения перевозки добросовестным перевозчиком», при отсутствии письменного соглашения относительно времени доставки будет приводить к судебным тяжбам. Канада предложила следующий новый текст этого пункта:

«3. Для целей пункта 2<sup>20</sup> настоящей статьи задержка в доставке происходит, когда груз не доставлен в место разгрузки в соответствии с положениями договора перевозки в указанный в нем срок».

38. МАС отметила, что в этом пункте должно быть уточнено, что перевозчику разрешается заходить в пути в порты для погрузки или разгрузки грузов, не навлекая на себя ответственность за задержку в доставке груза какого-либо конкретного грузоотправителя. Поэтому МАС пред-

<sup>19</sup> Можно отметить, что Канада выступила за добавление к конвенции общего правила, согласно которому права и обязанности перевозчика распространяются также на его служащих и агентов (см. в пункте 20, выше, обсуждение предлагаемых дополнений к статье 5).

<sup>20</sup> Эта ссылка относится к новому пункту, предложенному Канадой с целью отдельного рассмотрения ответственности перевозчика за задержку в доставке (см. в пункте 31, выше, обсуждение пункта 1 статьи 5).

ложила добавить в конце пункта 2 статьи 5 следующее предложение:

«Термин „задержка“ не включает время, затраченное во время рейса на погрузку и разгрузку грузов».

#### Статья 5, пункт 3

39. Канада заявила, что этот пункт приемлем. Нигерия предложила предусмотреть для лица, уполномоченного принять доставку груза, возможность считать груз потерянным лишь после того, как задержка в доставке составила 90 дней, а не 60 дней, как это в настоящее время предусматривается в данном пункте.

40. МПС предложила добавить в конце этого пункта, для того чтобы охватить тот особый случай, когда, хотя груз не мог быть доставлен в течение 60 дней после намеченной даты доставки, его местонахождение было известно перевозчику, следующее предложение:

«Если по истечении 60 дней перевозчик может указать местонахождение груза, то правомочное лицо может считать груз потерянным лишь после истечения еще одного 60-дневного периода»<sup>21</sup>.

41. Япония предложила добавить положение, требующее от лица, рассматривающего груз потерянным в соответствии с этим пунктом, оказывать перевозчику любую необходимую помощь в разумной реализации груза, если в дальнейшем выяснится, что этот груз в действительности не был потерян.

#### Статья 5, пункт 4.

42. Замечания по этому пункту можно разделить на следующие общие категории:

a) некоторые из числа приславших ответы приняли этот пункт как часть общего компромисса в вопросе об ответственности перевозчика, предусматриваемой в статье 5 (Венгрия, Дания, Финляндия и Швеция)<sup>22</sup>;

b) основной принцип этого пункта, состоящий в том, что перевозчик несет ответственность при условии, что «истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов», был косвенно принят Германской Демократической Республикой, Канадой и ЦБМЖП, которые лишь предложили к этому пункту изменения, не затрагивающие этого основного принципа;

c) некоторые из числа приславших ответы выступили за сохранение права на возражение путем ссылки на «пожар», встречающееся в Брюссельской конвенции 1924 года (Бельгия, Нидерланды, Федеративная Республика Германии, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МСМС)<sup>23</sup>;

сельской конвенции 1924 года (Бельгия, Нидерланды, Федеративная Республика Германии, ММК, Рабочая группа ММК/МТП, МПС и МСМС)<sup>23</sup>;

d) по мнению некоторых стран, приславших ответы, ответственность перевозчика за пожар должна регулироваться общим правилом пункта 1 статьи 5 (Австрия, Мексика и Чехословакия) или измененным пунктом 4 статьи 5, в котором основное бремя доказывания возлагалось бы на перевозчика (Нигерия, Сьерра Леоне, Филиппины и Франция).

*Включение ответственности перевозчика за пожар в общее правило об ответственности перевозчика в статье 5*

43. Основным объектом критических замечаний в отношении пункта 4 статьи 5 было содержащееся в нем специальное правило о бремени доказывания, в соответствии с которым перевозчик несет ответственность за потери или повреждения в результате пожара лишь при условии, если «истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов». Ряд стран, приславших ответы, отметили, что это правило возлагает на грузоотправителей и грузополучателей непомерно трудную задачу, которую они на практике в целом не смогут выполнить, поскольку их не было на борту судна во время пожара и они не могли знать, когда и как начался этот пожар (Австрия, Мексика, Нигерия, Франция и Чехословакия). Было также отмечено, что перевозчик знает, какие события произошли на борту судна, и имеет контроль над ними, и поэтому было бы более справедливым требовать, что, прежде чем освобождать перевозчика от ответственности за потери или повреждения в результате пожара, на него должно быть возложено бремя доказывания того, что были приняты необходимые меры предосторожности (Австрия, Мексика, Нигерия, Сьерра Леоне и Филиппины).

44. Исходя из этого, Австрия, Мексика и Чехословакия предложили опустить этот пункт и регулировать ответственность перевозчика общим правилом пункта 1 статьи 5, в котором указывается, что, для того чтобы его освободили от ответственности, перевозчик должен доказать, «что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий».

45. В том же ключе, хотя и не предлагая опустить пункт 4 статьи 5, Нигерия и Сьерра Леоне предложили внести в него поправку о том, что в случае пожара на перевозчика возлагается бремя доказывания того, что им, его служащими и агентами были приняты надлежащие меры пре-

<sup>21</sup> Как известно, Канада, найдя пункт 3 статьи 5 приемлемым, предложила рассмотреть особый случай недоставки груза, месторасположение которого известно, в пункте статьи 5, содержащем определение «задержки в доставке». См. обсуждение пункта 2 статьи 5 в пункте 36, выше.

<sup>22</sup> Замечания о согласии с компромиссом статьи 5 в отношении распределения рисков между перевозчиком и грузоотправителем рассматриваются в пунктах 3—4, выше, при обсуждении статьи 5 в целом.

<sup>23</sup> Замечания в поддержку сохранения права на возражение путем ссылки на «пожар», предусматриваемого в Брюссельской конвенции 1924 года с целью освобождения перевозчика от ответственности, рассматриваются в пунктах 11—12, выше, при обсуждении статьи 5 в целом.

досторожности. Аналогичным образом Филиппины предложили следующую формулировку этого пункта:

«В случае пожара перевозчик несет ответственность, если он не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все необходимые меры для предотвращения пожара».

46. Франция предложила сохранить основной компромисс, предусматриваемый в пункте 4 статьи 5 в отношении бремени доказывания, с добавлением, однако, положения, требующего от перевозчика доказательства того, что судно было надлежащим образом оборудовано для предотвращения пожара и что были приняты все необходимые меры, с тем чтобы избежать пожара и уменьшить его последствия. Франция предложила следующую формулировку пункта 4 статьи 5:

«В случае пожара перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало надлежащими средствами его предупреждения и что в ходе пожара он сам, его служащие или агенты приняли все разумные меры, с тем чтобы его избежать или уменьшить его последствия, если только истец не докажет вину или небрежность перевозчика, его агентов или служащих».

#### *Прочие замечания*

47. Канада предложила начать этот пункт со слов «в случае повреждений, потерь или задержки, вызванных пожаром», а не со слов «в случае пожара», поскольку перевозчик несет ответственность за пожар лишь в том случае, если последствиями этого пожара явились потери или повреждения груза или задержка в доставке. Для того чтобы подчеркнуть, что этот пункт содержит исключение из общего правила о бремени доказывания, предусматриваемого в пункте 1 статьи 5, ЦБМЖП предложило изменить начало пункта 4 следующим образом: «В случае пожара перевозчик несет ответственность только в том случае...».

48. Германская Демократическая Республика предложила рассмотреть вопрос о добавлении к этому пункту ссылки на «фактического перевозчика».

#### *Статья 5, пункт 5*

49. Белорусская ССР, Канада и Советский Союз предложили опустить этот пункт. По их мнению, этот пункт является излишним, поскольку в тех случаях, когда во время перевозки животных имеют место потери, повреждения или задержка, являющиеся результатом «особых рисков, присущих этому виду перевозки», перевозчик освобождается от ответственности в силу общего правила пункта 1 статьи 5, так как перевозчик сможет доказать, «что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые было разумно требовать, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий». Вместе с тем Канада предложила добавить к пункту 1 статьи 5 положение, тре-

бующее, чтобы перевозчик предоставил для перевозки данного конкретного груза надлежащим образом оборудованное судно и принял надлежащие меры предосторожности в отношении этого груза.

50. Венгрия предложила опустить второе предложение этого пункта, устанавливающее специальное правило о бремени доказывания и презумпцию в отношении ответственности перевозчика за потери, повреждения или задержку при перевозке живых животных. Таким образом, хотя пункт 5 будет по-прежнему освобождать перевозчика от ответственности в том случае, если потери, повреждения или задержка явились результатом особых рисков, присущих перевозке живых животных, перевозчик будет нести бремя установления этого факта в соответствии с общим правилом пункта 1 статьи 5 о бремени доказывания.

51. МАС предложила изменить второе предложение пункта 5 таким образом, что если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении перевозки живых животных, данные ему грузоотправителем, то будет предполагаться, что любые потери, повреждения или задержка в доставке живых животных явились результатом «особых рисков, присущих этому виду перевозки», и что поэтому перевозчик не несет ответственности. Пункт 5 с предложенными МАС изменениями читается следующим образом:

«В отношении живых животных перевозчик освобождается от ответственности, если потери, повреждения 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, предполагается, что потери, повреждения или задержка в доставке были вызваны именно этими обстоятельствами, если нет доказательств того, что целиком или отчасти потери, повреждения или задержка в доставке явились результатом ошибки или небрежности со стороны перевозчика, его служащих или агентов».

52. Хотя, по мнению МПС, конвенция не должна регулировать перевозку живых животных<sup>24</sup>, она предложила следующим образом изменить формулировку пункта 5 статьи 5 в том случае, если конвенция будет регулировать перевозку живых животных:

«Перевозчик освобождается от ответственности за живых животных, если потери или повреждения являются результатом:

a) выполнения специальных инструкций, данных грузоотправителем, или их отсутствия;

b) особых рисков, связанных с перевозкой животных. При отсутствии доказательств об-

<sup>24</sup> См. обсуждение пункта 4 статьи 1 в пункте 18, выше.

ратного предполагается, что любые потери или повреждения возникли в результате этих особых рисков»<sup>25</sup>.

*Предложения редакционного характера*

53. ЦБМЖП предложило редакционное изменение, затрагивающее только французский текст этого пункта.

*Статья 5, пункт 6.*

54. Замечания по этому пункту касались прежде всего положения о том, что перевозчик освобождается от ответственности лишь в случае принятия «разумных мер по спасанию имущества на море», и влияния этого пункта на возможное обязательство перевозчика выплатить долевой взнос по общей аварии.

*Освобождение перевозчика от ответственности в случае принятия «разумных мер по спасанию имущества на море»*

55. Белорусская ССР, Канада, Украинская ССР, Советский Союз и Международная ассоциация судовладельцев выразили оговорки относительно правила этого пункта, освобождающего перевозчика от ответственности лишь в случае принятия «разумных мер» по спасанию имущества на море. Они подчеркнули, что это вызвало бы серьезные практические трудности при определении, были ли «разумными» те или иные меры, принятые на море, в результате чего этот вопрос часто будет приводить к судебным тяжбам.

56. Советский Союз и МАС отметили, что капитан торгового судна при решении вопроса о мерах, которые необходимо принять, часто не знает, направлены ли его усилия на спасание жизни людей или только имущества. МАС далее отметила, что стоимость груза, подвергнутого риску перевозчиком, может быть сопоставлена со стоимостью спасенного имущества лишь после завершения операции по спасанию. Белорусская ССР и Советский Союз отметили, что это положение отрицательно скажется на соблюдении капитанами торговых судов традиционных правил навигации, требующих оказания помощи судам, терпящим бедствие.

57. Белорусская ССР и Украинская ССР отметили необходимость ясного разграничения критериев, применяемых для установления того, были ли меры, принятые для спасания имущества на море, «разумными» по смыслу пункта 6 статьи 5. МАС предложила опустить из этого пункта слово «разумных». МАС далее предложила в качестве менее желательной альтернативы возложить

на грузоотправителя или грузополучателя бремя доказывания с целью получения возмещения, что меры, принятые перевозчиком по спасанию имущества, были «умышленно неразумными», и предложила следующую формулировку:

«Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку в доставке груза, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и мер по спасанию имущества на море, если не доказано, что при спасании имущества перевозчик действовал умышленно неразумно».

58. МПС предложила освободить перевозчика в соответствии с пунктом 6 также и от ответственности за последствия трудовых споров и задержки, вызванной предоставлением необходимой медицинской помощи больным или травмированным лицам на борту торговых судов, даже если их жизнь не находилась в опасности. МПС рекомендовала следующую формулировку пункта 6 статьи 5:

«Перевозчик не несет ответственности за потери, повреждения или задержку, явившиеся результатом:

- a) мер по спасанию жизни или сохранению здоровья;
- b) разумных мер по спасанию имущества на море;
- c) трудовых споров».

*Последствия для долевого взноса перевозчика на расходы по общей аварии и спасанию*

59. Соединенное Королевство отметило, что нынешняя формулировка пункта 6, по-видимому, освобождает перевозчика от его обязательства делать долевой взнос по общей аварии или спасанию в тех случаях, когда данный вид потерь или повреждений груза, в отношении которого перевозчик обычно обязан сделать долевой взнос по общей аварии или спасанию, явился результатом «мер по спасанию жизни» или «разумных мер по спасанию имущества на море». Для уточнения, что в подобном случае перевозчик остается обязанным сделать надлежащий взнос по общей аварии или спасанию, Соединенное Королевство предложило следующее начало этого пункта:

«Перевозчик не несет ответственности, за исключением случаев общей аварии или спасания, за потери и повреждения...»

60. Сьерра Леоне отметила, что конвенция должна содержать положение, обеспечивающее защиту грузоотправителей и грузополучателей от последствий актов общей аварии, совершенных перевозчиками. Она отметила, что закрепление подобной обязательной защиты в конвенции предпочтительнее, чем если бы вопрос о возможном обязательстве перевозчика сделать долевой взнос по общей аварии решался в договоре перевозки или в национальном законодательстве.

<sup>25</sup> Как можно заметить, в предложенной МПС измененной формулировке пункта 5 статьи 5 не содержится ссылки на ответственность перевозчика за задержку в доставке. Позицию МПС, выступающей против возложения на перевозчика ответственности за задержку в доставке, см. в пунктах 13—14, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

*Предложения редакционного характера*

61. Соединенные Штаты предложили редакционное изменение этого пункта.

*Статья 5, пункт 7*

62. Федеративная Республика Германии предложила опустить этот пункт, поскольку, по ее мнению, вопрос о взаимосвязи исков, которые владелец груза может возбудить против перевозчика в соответствии с этой конвенцией, и исков, которые он может возбудить против других лиц, должен регулироваться такими специальными международными соглашениями, как Брюссельская конвенция 1910 года о столкновении судов<sup>26</sup>, или принципами применимого национального права.

*Предложения редакционного характера*

63. Предложения редакционного характера относительно текста пункта 7 статьи 5 были сделаны Канадой, а также ЦБМЖП только в отношении французского текста этого пункта.

*Статья 6. Пределы ответственности**Статья в целом*

1. Большинство ответивших предпочли формулировку пределов ответственности перевозчиков на основе одного критерия, а именно веса груза (то есть альтернативы А и В), а не на основе двух критериев — веса и «грузового места или другой единицы отгрузки» (альтернативы С, D и E). Среди ответивших, отдавших предпочтение альтернативам А или В, большинство предпочло альтернативу А, а среди ответивших, отдавших предпочтение альтернативам С, D или E, большинство предпочло альтернативу D.

2. Некоторые ответившие отметили, что невозможно сделать окончательный выбор между альтернативами до тех пор, пока не будет определена сумма пределов ответственности.

3. Многие ответившие предложили, чтобы сумма пределов ответственности выражалась в специальных правах заимствования Международного валютного фонда, а не в «золотых франках».

*Альтернатива А*

4. Венгрия<sup>27</sup>, Дания, Норвегия, Соединенное Королевство, Фиджи, Финляндия и Швеция<sup>28</sup> отдали предпочтение альтернативе А по следующим причинам:

а) метод, изложенный в альтернативе А, прост (Дания, Финляндия и Соединенное Королевство), в частности, потому, что устанавливаются одни и те же пределы для всех случаев ответственности

<sup>26</sup> Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, Брюссель, 23 сентября 1910 года.

<sup>27</sup> Венгрия отдала равное предпочтение альтернативе С.

<sup>28</sup> Швеция второй по значению назвала альтернативу В.

перевозчика, включая ответственность за задержку (Венгрия и Соединенное Королевство), и устанавливается один критерий — вес — для определения пределов ответственности (Соединенное Королевство);

б) критерий веса для установления пределов ответственности был принят в некоторых других транспортных конвенциях, например КПГ, КДПГ и Варшавской конвенции. Его использование в конвенции приведет к единообразию и уменьшит трудности при формулировании единых правил для смешанных перевозок (Норвегия и Швеция);

с) дополнительный критерий «грузового места или другой единицы отгрузки» для установления пределов, используемый в альтернативах С, D и E, неясен, и в национальных законодательствах и судебных решениях ему дается разное толкование (Норвегия и Швеция). Критерий веса вызвал меньше споров (Фиджи);

д) критерий «грузового места или другой единицы отгрузки» может привести к различным неожиданным и произвольным пределам ответственности в отношении одной и той же партии грузов в зависимости от того, каким образом эти грузы упакованы (Финляндия, Норвегия и Швеция), и во многих странах применение этого критерия к грузам, перевозимым в контейнерах, все еще не урегулировано (Норвегия);

е) возражение о том, что принятие критерия веса приведет к тому, что грузоотправитель или грузополучатель груза, имеющего малый вес, но большую стоимость, получит недостаточную компенсацию ущерба, можно снять следующим:

i) страхованием таких грузов (Финляндия); или

ii) таким положением, как статья 10 (3) проекта конвенции СПГ<sup>29</sup>, которая гласит следующее: «В качестве минимального веса брутто такого груза следует принимать... кг» (Норвегия);

ж) опросы в заинтересованных коммерческих кругах в Скандинавии показали, что принятие критерия веса для установления пределов ответственности перевозчика разрешит большинство проблем, связанных с ущербом общему грузу, и что увеличением цены за счет выплат по страхованию можно пренебречь (Норвегия).

*Альтернатива В*

5. Австрия, Германская Демократическая Республика<sup>30</sup>, Япония<sup>31</sup> и ЦБМЖП отдали предпочтение альтернативе E по следующим причинам:

а) предел ответственности перевозчика за задержку в доставке должен в общем быть меньше,

<sup>29</sup> E/CONF.59/17.

<sup>30</sup> По мнению Германской Демократической Республики, нормы, содержащиеся в альтернативе В, должны быть дополнены нормой, содержащейся в пункте 2 а альтернативы С, в котором предусматриваются случаи, когда для перевозки грузов используются контейнеры, паллеты или аналогичные средства транспортировки.

<sup>31</sup> Япония отдала также предпочтение альтернативе E.

нежели предел ответственности в случае потери или повреждения грузов, и в альтернативе В предусматривается отдельный и достаточный предел ответственности за задержку в доставке (Австрия и ЦБМЖП);

*b)* принятие альтернативы В и предусмотренного в ней критерия веса согласовывается с другими транспортными конвенциями, например конвенциями КПГ и КДПГ (Австрия и ЦБМЖП);

*c)* принятие одного критерия веса для установления пределов ответственности просто и практически (Япония);

*d)* если для установления пределов ответственности будет использоваться критерий «грузового места или другой единицы отгрузки», то предел ответственности может изменяться в зависимости от числа единиц отгрузки, в которые была упакована партия товаров (Австрия);

*e)* возражение о том, что принятие критерия веса приведет к тому, что грузоотправитель или грузополучатель груза малого веса, но высокой стоимости получит недостаточную компенсацию, можно снять путем включения положения, согласно которому грузоотправитель может исключить пределы ответственности, сообщив характер и стоимость груза (например, как в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года) (Япония).

6. Франция отметила, что, несмотря на отдаваемое ею предпочтение альтернативе D, у нее не будет серьезных возражений против принятия альтернативы В, если станет ясно, что большинство выступает за метод определения пределов ответственности только на основе критерия веса. Она отметила, что альтернатива В приемлема, поскольку в ней содержится особое ограничение в отношении ответственности за задержку, определяемое на основе суммы фрахта.

7. По вопросу о том, что должно быть пределом ответственности перевозчика за задержку, согласно подпункту *b*: сумма фрахта или двойная сумма фрахта, Австрия отметила, что имелись прецеденты использования и того и другого варианта и что поэтому любой предел будет приемлем.

8. Швеция отметила, что она ставит на второе место альтернативу В<sup>32</sup>.

9. ЦБМЖП предложило сформулировать подпункт *b* альтернативы В по-иному с целью уточнить, что предел ответственности, устанавливаемый согласно этому подпункту, не действует в случае потери или повреждения груза, вызванных задержкой в доставке; все случаи потери или повреждения груза будут охвачены только пределом, устанавливаемым согласно подпункту *a*. Был предложен следующий новый текст подпункта *b*:

«*b*) ответственность перевозчика за задержку в доставке груза, согласно положениям статьи 5, не превышает в случаях потери или причинения ущерба, помимо того, который предусмотрен в подпункте *a*, двойной суммы фрахта».

10. ЦБМЖП отметило, что французский текст пункта 1 *a* альтернативы В более подробен, нежели соответствующий английский текст, и предложило изменить последний, чтобы он соответствовал французскому тексту, следующим образом:

«1. *a*) The liability of the carrier for loss, damage or expense resulting from loss or damage to the goods according».

#### Альтернатива С

11. Венгрия отдала предпочтение альтернативе С<sup>33</sup> по той причине, что в этой альтернативе устанавливаются одни и те же пределы для всех случаев ответственности перевозчика, включая ответственность за задержку в доставке.

12. Мексика отметила, что альтернатива С порождает проблемы при подсчете пределов ответственности.

#### Альтернатива D

13. Белорусская ССР, Соединенные Штаты<sup>34</sup>, Советский Союз, Украинская ССР, Федеративная Республика Германии, Франция и МАС отдали предпочтение альтернативе D. В отношении двух вариантов предела ответственности, согласно подпункту *b* этой альтернативы, Соединенные Штаты отдали предпочтение варианту Y, а другие ответившие заявили о своем предпочтении варианту X.

14. Предпочтение альтернативе D было отдано по следующим причинам:

*a)* принятие лишь одного критерия веса не дает удовлетворительных результатов (Франция). Если предельная сумма за килограмм веса брутто потерянных или поврежденных грузов будет сравнительно невелика, грузоотправители или получатели груза большой стоимости, но малого веса получают недостаточную компенсацию (Федеративная Республика Германии и МАС). Если предельная сумма будет велика, то в случае грузов небольшой стоимости ответственность будет неограниченной. Принятие обоих критериев, как, например, в альтернативе D, даст более справедливые результаты (МАС);

*b)* благодаря принятию двойного критерия установления пределов ответственности в альтернативе D будет сохранен компромисс, достигнутый в статье 2 Брюссельского протокола 1968 года, между принятием одного лишь критерия веса (как в некоторых конвенциях, регулирующих другие виды перевозок) и принятием критерия грузового места или другой единицы (как, напри-

<sup>33</sup> Венгрия отдала равное предпочтение альтернативе А.

<sup>34</sup> Соединенные Штаты высказали свое предпочтение, руководствуясь своим предположением о том, что большинство государств выступает за альтернативу D.

<sup>32</sup> На первое место Швеция поставила альтернативу А.

мер, в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года) (Франция). Двойной критерий дает также более справедливую компенсацию, выплачиваемую в тех случаях, когда груз утерян или поврежден, поскольку истцы могут ссылаться и на вес груза и на стоимость единиц груза (МАС);

с) альтернатива D представляется предпочтительнее альтернативы С, поскольку в ней устанавливается особый предел ответственности перевозчика за задержку в доставке, определяемый на основе суммы фрахта (Франция и МАС). Предел ответственности за задержку следует основывать на других принципах, помимо тех, на которых основывается предел ответственности за потерю или повреждение груза (МАС).

15. Федеративная Республика Германии отметила, что отдаваемое ею предпочтение альтернативе D основывается на том предположении, что денежный предел за килограмм, который должен быть принят, не будет намного выше, чем 30 франков Пуанкаре, то есть предела, установленного в статье 2 а Брюссельского протокола 1968 года. Федеративная Республика Германии отметила, что, хотя альтернатива А и представляется предпочтительной вследствие ее простоты, она будет приемлема лишь в том случае, если будет установлен гораздо более высокий денежный предел компенсации за килограмм груза. Поскольку невозможно сделать окончательный выбор метода ограничения до тех пор, пока не будут установлены денежные пределы, и поскольку денежные пределы, по всей вероятности, будут в окончательном виде установлены лишь на дипломатической конференции, которая будет рассматривать проект конвенции, Федеративная Республика Германии предлагает, чтобы в проекте были оставлены и представлены на рассмотрение дипломатической конференции все альтернативы.

16. МАС сделала в отношении пункта 1 а альтернативы D следующие предложения:

а) формулировку следует изменить, с тем чтобы уточнить на тот случай, когда будут потеряны или повреждены грузовые места или единицы отгрузки различного веса в одной и той же партии груза, будут ли приниматься в расчет пределы ответственности отдельно по каждому грузовому месту или единице или только по всему утерянному или поврежденному грузу в целом;

б) следует добавить после слова «перевозчик» слова «его служащие или агенты», с тем чтобы распространить пределы ответственности на служащих и агентов перевозчика, действующих в рамках своих служебных обязанностей.

17. Мексика отметила, что альтернатива D порождает проблемы при подсчете пределов ответственности.

*Альтернатива Е*

18. Мексика, Сьерра Леоне и Япония<sup>35</sup> отдали предпочтение альтернативе Е.

19. Мексика объяснила свой выбор следующим:

а) положения, содержащиеся в этой альтернативе, в отличие от положений, содержащихся в альтернативе А, всеобъемлющи; и

б) в отличие от положений альтернатив С и D положения, содержащиеся в этой альтернативе, не вызывают трудностей при подсчете фактических сумм ответственности.

*Пункты, касающиеся всех альтернатив в статье 6*

*Исчисление пределов в специальных правах заимствования*

20. Бельгия, Дания, Нидерланды, Норвегия, Федеративная Республика Германии, Фиджи, Финляндия и Швеция предложили, чтобы денежные пределы ответственности определялись в специальных правах заимствования Международного валютного фонда, а не в «золотых франках», как в настоящее время. Бельгия, Федеративная Республика Германии, Швеция и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) обратили внимание на тот факт, что в статье VI Монреальского протокола № 4, содержащего поправки к Варшавской конвенции 1929 года, пределы ответственности воздушного перевозчика определяются в специальных правах заимствования. ИКАО также отметила, что Монреальский протокол № 4 разрешает государствам, не являющимся участниками Международного валютного фонда, заявить о том, что предел ответственности устанавливается в франках Пуанкаре. Было отмечено, что исчисление ответственности в специальных правах заимствования будет иметь следующие преимущества:

а) это предотвратит колебания денежных пределов ответственности, связанные с колебаниями цены на золото (Фиджи и Норвегия);

б) это даст возможность преодолеть трудности, связанные с отсутствием официальной цены на золото, функционированием расчетной единицы как средства обращения и исчислением обменных курсов при отсутствии официальных паритетов (Нидерланды).

*Исчисление пределов ответственности в «золотых франках»*

21. Венгрия и Филиппины одобрили исчисление суммы пределов ответственности в «золотых франках», как устанавливается в этих пунктах. Венгрия отметила, что использование этих единиц устраняет воздействие инфляции в плане снижения пределов ответственности.

*Перевод единицы стоимости в национальную валюту*

22. В отношении правил перевода «золотых франков» в национальную валюту были сделаны следующие предложения:

<sup>35</sup> Япония отдала также предпочтение альтернативе В.

а) Фиджи предложило, чтобы перевод «золотых франков» в национальную валюту осуществлялся на основе официального курса этой валюты к «золотому франку» в тот момент, когда наносится ущерб. Если бы перевод осуществлялся в момент вынесения судебного или арбитражного решения, как это предусматривается в настоящее время, задержки в судебном или арбитражном разбирательстве повлияли бы на размеры подлежащих возмещению сумм;

б) Германская Демократическая Республика предложила изменить этот пункт таким образом, чтобы охватить случаи, когда спор в связи с потерей или ущербом не приводит к судебному разбирательству или арбитражу, а регулируется между сторонами. С этой целью был предложен следующий текст:

«Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в предыдущем пункте настоящей статьи, в момент вынесения судебного или арбитражного решения или в момент достижения заинтересованными сторонами соглашения».

23. Япония отметила, что требуются уточнения формулы перевода международного стандарта в национальные валюты.

*Замечания, не касающиеся конкретных альтернатив*

#### *А. Размеры суммы пределов ответственности*

24. МПС и МСМС предложили, чтобы сумма пределов ответственности перевозчика была установлена в небольших размерах по следующим причинам:

а) если сумма предела будет велика, большая пропорциональная часть страховки груза будет покрываться через страхование ответственности перевозчика, а не через страхование груза грузоотправителем. Однако страхование ответственности перевозчика на сравнительно большую общую сумму является более дорогостоящим, нежели страхование груза за точную стоимость каждой отдельной партии товаров. Результатом этого будет увеличение расходов по перевозке (МПС процитировала исследование, проведенное секретариатом ЮНКТАД, TD/B/C.3/120, пункт 189);

б) в этих условиях установление большой суммы предела приведет к излишней уязвимости перевозчика (МПС и МСМС). Вероятность того, что большая сумма предела приведет к такой чрезмерной уязвимости, была усилена в нормах статьи 5, касающихся ответственности, согласно которым перевозчик несет ответственность за полную потерю груза во многих случаях (МСМС);

с) установление большой суммы предела ответственности приведет к тому, что грузоотпра-

витель товаров низкой стоимости будет субсидировать грузоотправителя товаров высокой стоимости (МПС);

д) малая сумма пределов приведет к уменьшению числа регрессных исков со стороны страховщиков грузов (МСМС);

е) большая сумма пределов увеличит общее число рисков перевозчика и вынудит страховщика ответственности перевозчика производить перестраховку на международных рынках по более высокой цене и принимать тем самым на себя часть обычных функций грузоотправителя (МПС).

25. Венгрия и Соединенное Королевство отметили, что нельзя сделать окончательный выбор альтернативы до тех пор, пока не будут установлены точные суммы пределов ответственности в различных альтернативах. Финляндия сочла пределы, установленные в Брюссельском протоколе 1968 года, достаточными. Федеративная Республика Германии отметила, что сумма в 30 франков Пуанкаре или чуть большая сумма будут приемлемы, но что решение в отношении окончательной суммы должно быть принято на дипломатической конференции, которая будет рассматривать проект конвенции. Норвегия также предложила, чтобы вопрос об окончательной сумме решался на дипломатической конференции.

#### *В. Определение пределов ответственности в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах*

26. Чехословакия предложила предусмотреть положение, регулирующее пределы ответственности перевозчика в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах, на паллетах или аналогичных средствах транспортировки.

27. Венгрия отметила, что, если в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах, будет применяться метод установления пределов ответственности на основе критерия «грузового места или другой единицы отгрузки», потребуются обеспечить объявление числа единиц отгрузки в одном контейнере, поскольку общее число единиц в контейнере может быть значительным. Однако такой проблемы не возникнет, если пределы ответственности будут основываться на критерии веса.

28. Нигер отметил, что он предпочитает те альтернативы, в которых разрешаются проблемы, возникающие в тех случаях, когда товары перевозятся в контейнерах, поскольку такая перевозка имеет особое значение для стран, не имеющих выхода к морю.

29. ММК отметил, что некоторые трудности, связанные с использованием критерия грузового места или единицы для целей ограничения ответственности перевозчика в тех случаях, когда грузы перевозятся в контейнерах, могут быть преодолены путем принятия за основу при рас-

четах в качестве соответствующих единиц число грузовых мест в контейнере, а не самого контейнера, при условии, что такие грузовые места перечислены в коносаменте.

*С. Объявление грузоотправителем характера и стоимости груза*

30. Венгрия, Советский Союз и Филиппины предложили включить в правила относительно пределов ответственности, содержащиеся в статье 6, положение, аналогичное тому, которое содержится в пункте 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года или в статье 2 а Брюссельского протокола 1968 года, согласно которому грузоотправитель может снять установленные пределы ответственности, сообщив перевозчику о характере и стоимости груза.

*Д. Случаи, когда не была избрана ни одна из альтернатив*

31. Бельгия, Нигерия и Чехословакия не оставили своего выбора ни на одной из альтернатив до более позднего этапа рассмотрения проекта конвенции. Филиппины заявили, что все альтернативы не имеют силы в соответствии с филиппинским законодательством, как идущие вразрез с государственной политикой, поскольку они устанавливают предел ответственности перевозчика на определенную сумму без каких бы то ни было условий и без согласия грузоотправителя или грузополучателя. Однако Филиппины отметили, что формулировка, ограничивающая ответственность перевозчика конкретной суммой, будет действительна по филиппинским законам, если грузоотправитель не заявит, что груз имеет большую стоимость, и уплатит большую сумму фрахта. Поэтому Филиппины предложили следующую формулировку:

«Ответственность перевозчика в соответствии с положениями статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной (...) франкам за один кг веса брутто потерянного или поврежденного груза, или в случае просрочки суммой, не превышающей уплаченной или подлежащей уплате [двойной] стоимости фрахта, если грузоотправитель не объявит о повышении стоимости и не уплатит более высокую ставку стоимости фрахтования на основе объявленной стоимости».

В качестве варианта Филиппины предложили принять пункт 5 статьи 4 Брюссельской конвенции 1924 года.

32. Канада высказала мнение, что ни одна из пяти альтернатив не является удовлетворительной, поскольку они:

*a)* не предусматривают удовлетворительного решения для проблем, связанных с использованием золота в качестве денежной единицы;

*b)* не устраняют трудностей, порождаемых различными судебными решениями, в отношении

значения термина «грузовое место» или ответственности, касающейся «единицы веса»; и

*c)* не дают перевозчику возможности полностью предвидеть размеры своей ответственности во время заключения договора о перевозке.

Канада заявила, что она рассмотрела возможность использования страховой стоимости груза или его объявленной в обязательном порядке стоимости в качестве предела ответственности, но пришла к выводу, что это может потребовать от грузоотправителя предоставления перевозчику информации, которую он хотел бы сохранить в тайне. По мнению Канады, в отношении грузов без объявленной стоимости формула, связывающая предел ответственности с выплаченной суммой фрахта, заслуживает дополнительного изучения.

33. Бельгия отметила, что бельгийские предприниматели, занимающиеся морскими перевозками, не возражают против более простой формулы ограничения, нежели формула, содержащая двойной критерий единицы груза и веса груза, принятая в Брюссельском протоколе 1968 года, при том условии, что более простая формула не приведет к значительному повышению пределов ответственности.

34. Нидерланды предложили добавить к статье 5 или 6 положение о расчете стоимости груза, как, например, положение, содержащееся в статье 2 б Брюссельского протокола 1968 года.

35. Соединенное Королевство предложило включить в статью 6 или в статью 24 положение о том, чтобы в тех случаях, когда владелец груза оплатил расходы по спасанию и ищет возмещения от перевозчика вследствие его вины, возмещение не зависело бы от пределов ответственности, устанавливаемых в этой статье<sup>36</sup>.

36. ММК отметил, что положение, определяющее пределы ответственности, должно иметь следующие особенности:

*a)* определение таких пределов должно быть более четким, нежели определение, содержащееся в настоящее время в Брюссельской конвенции 1924 года, и должно устанавливать пределы ответственности таким образом, чтобы предотвратить споры и тяжбы;

*b)* критерий «грузовое место или единица» должен быть дополнен критерием веса в формуле, принятой для установления пределов ответственности, с тем чтобы улучшить позицию истцов в отношении единицы отгрузки большого веса;

*c)* ответственность за ущерб, связанный с задержкой в доставке, должна всегда ограничиваться таким прямым и разумным ущербом, который может быть разумно предусмотрен пере-

<sup>36</sup> Это предложение включено в новый текст статьи 24, предложенный Соединенным Королевством. Этот новый текст приводится в пункте 3, посвященном обсуждению этой статьи.

возчиком в момент заключения договора перевозки как вероятное следствие задержки с доставкой, и во всех случаях должна ограничиваться суммой, не превышающей стоимость фрахта;

d) общая ответственность перевозчика за утрату, ущерб или задержку должна ограничиваться тем пределом, который будет применяться в случае общей потери груза, в отношении которого налагается такая ответственность (например, как в пункте 1 с альтернативы В, в пункте 1 с альтернативы D и в пункте 1 с альтернативы E).

37. МСМС отметил, что:

a) если будет установлена ответственность за задержку в доставке, то ответственность должна ограничиваться суммой фрахта во всех случаях, за исключением случаев физической утраты или порчи груза. Однако требуется уточнение того, что означает слово «фрахт»: фрахт для всего груза или для всего груза, охваченного коносаментом, или для задержанной части грузов; МСМС полагает, что «сумма фрахта», в данном случае означающая только сумму фрахта задержанного груза, представляется наиболее соответствующей возможному ограничению ответственности за каждый кг веса брутто утерянных или поврежденных товаров;

b) при рассмотрении пределов ответственности следует рассмотреть общий предел ответственности перевозчика в соответствии с Международной конвенцией об ограничении ответственности владельцев морских судов, принятой в Брюсселе 10 октября 1957 года.

#### *Статья 7. Иски в случае деликта*

##### *Статья в целом*

1. ММК и Международная организация труда выразили особую поддержку положениям пункта 2, согласно которым в тех случаях, когда возбуждается иск против служащих или агентов перевозчика, такие служащие или агенты имеют право прибегнуть к тем же возражениям ответчика и воспользоваться теми же пределами ответственности, что и ответчик, при условии, что они действовали в рамках своих служебных обязанностей.

2. Соединенное Королевство предложило рассмотреть вопрос о том, чтобы иметь в виду «фактического перевозчика» во всех случаях, когда в этой статье используется слово «перевозчик».

##### *Статья 7, пункт 1*

3. Канада и МПС отметили, что выражение «независимо от того, на чем основан этот иск — на договоре или на деликте», не охватывает всех категорий исков. Для обеспечения того, чтобы этот пункт применялся ко всем возможным категориям исков, Канада предложила заменить выражение «или на деликте» словами «или на чем-либо ином», тогда как МПС по той же при-

чине предложила добавить выражение «или на чем-либо ином» в конец имеющегося текста.

##### *Предложения редакционного характера*

4. Предложения редакционного характера, касающиеся лишь пункта 1 статьи 7 на французском языке, были сделаны Францией и ЦБМЖП.

##### *Статья 7, пункт 2*

5. Канада отметила, что в этом пункте лицо, имеющее право на те же возражения и ограничения ответственности, что и перевозчик, именуется «служащим или агентом перевозчика». С другой стороны, Канада отметила, что для целей определения «периода, в течение которого груз находится в ведении перевозчика», в пункте 3 статьи 4 говорится о «служащих, агентах или других лицах, действующих во исполнение инструкций... перевозчика». Канада предложила, чтобы в обеих статьях использовались одинаковые выражения для обозначения «служащих или агентов»<sup>37</sup>.

##### *Статья 7, пункт 3*

6. Канада отметила, что этот пункт приемлем.

#### *Статья 8. Утрата права на ограничение ответственности*

##### *Расширение круга обстоятельств, ведущих к утрате права на ограничение ответственности*

1. Венгрия, Германская Демократическая Республика и Франция предложили изменить эту статью таким образом, чтобы предусмотреть, что наряду со случаем, когда перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности в соответствии с первым предложением этой статьи, он также теряет право на ограничение его ответственности, когда ущерб вызван:

a) актом служащего или агента перевозчика, совершенным с намерением причинить такой ущерб или в результате безответственности и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, будет иметь место (Венгрия и Германская Демократическая Республика);

b) актом служащего или агента перевозчика, действовавших в пределах своих служебных обязанностей, причем такой акт был совершен с намерением причинить ущерб, или в результате безответственности и с пониманием того, что такой ущерб, вероятно, возникнет (Франция).

Венгрия и Франция отметили, что, поскольку в большинстве случаев перевозчик действует через служащих или агентов, акты, совершенные самим перевозчиком, влекущие за собой утрату права на ограничение ответственности в соответствии с настоящей статьей, будут весьма редки. Поэтому утрата перевозчиком права на ограни-

<sup>37</sup> Следует отметить, что Канада предложила вариант пункта 3 статьи 4, гласящий в соответствующей части: «служащий или агент перевозчика». См. обсуждение пункта 3 статьи 4 в пункте 12, выше.

чение его ответственности в соответствии с настоящей статьей в ее нынешнем виде на практике будет встречаться нечасто, и грузоотправитель будет недостаточно защищен. Франция отметила также, что предлагаемое ею изменение в отношении утраты перевозчиком права на ограничение его ответственности будет соответствовать нормам, содержащимся в Варшавской конвенции 1929 года, с исправлениями, внесенными Гаагским протоколом 1955 года.

2. Австрия отметила, что весьма ограниченный круг обстоятельств, при которых в соответствии с настоящей статьей утрачивается право на ограничение ответственности, несправедлив по отношению к лицу, которому принадлежит груз. Австрия предложила, чтобы:

а) перевозчик утрачивал свое право на ограничение ответственности, когда ущерб являлся результатом крайней небрежности с его стороны или крайней небрежности со стороны его служащих или агентов; и

б) служащие или агенты перевозчика утрачивали право на ограничение своей ответственности, когда ущерб являлся результатом крайней небрежности с их стороны.

*Сужение круга обстоятельств, ведущих к утрате права на ограничение ответственности*

3. Белорусская ССР, Советский Союз и Украинская ССР предложили исключить слова «совершенные опрометчиво и со знанием вероятности наступления такого ущерба» из

а) первого предложения статьи (Белорусская ССР);

б) из первого и из второго предложений статьи (Украинская ССР и СССР).

Это предложение было объяснено следующим:

i) «опрометчивость» в целом имеет то же значение, что и «небрежность». Поскольку ответственность перевозчика, согласно статье 5, основывается на небрежности, на практике могло бы сложиться положение, когда перевозчик утрачивает право на ограничение своей ответственности во всех случаях, когда была доказана его небрежность (Украинская ССР и Советский Союз);

ii) сохранение выражения «и с сознанием вероятности наступления такого ущерба» на практике приведет к утрате перевозчиком права на ограничение его ответственности во многих случаях, поскольку перевозчику будет очень трудно доказать, что вероятность наступления ущерба была вне сферы его предвидения (Белорусская ССР и Советский Союз). Это выражение выдвинет также различные проблемы толкования (Украинская ССР).

*Другие замечания*

4. Канада, Соединенное Королевство и ЦБМЖП отметили, что эта статья предусматри-

вает, что перевозчик и его служащие и агенты утрачивают право на ограничение их ответственности, когда «ущерб» имеет место в результате акта или оплошности с их стороны, предусмотренных по этой статье. Поскольку, согласно пункту 1 статьи 5, перевозчик несет ответственность не только за «ущерб», причиненный товарам, но и «за потери, повреждения или расходы, связанные с потерями или повреждениями в отношении груза, являющиеся также результатом задержки в доставке груза», было предложено согласовать эти две статьи путем замены слова «ущерб» в тех случаях, когда оно встречается в английском тексте статьи 8, словами «потери, повреждения или задержки» (Соединенное Королевство) или словами «потери, повреждения или расходы» (ЦБМЖП). Центральное бюро предложило также заменить во французском тексте статьи 8 слово «*dommage*» словом «*préjudice*».

5. Канада предложила изменить статью, опустив второе ее предложение и изменив первое предложение таким образом, чтобы предусмотреть утрату перевозчиком и его служащими или агентами права на ограничение их ответственности, если будет доказано, что ущерб явился результатом акта или оплошности с их стороны, предусмотренных в первом предложении.

6. МПС и МСМС согласились с упоминанием в этой статье обстоятельств, при которых перевозчики и их служащие и агенты утрачивают право на ограничение ответственности, то есть когда они наносят ущерб из-за умышленного или опрометчивого акта или оплошности.

### *Статья 9. Палубный груз*

#### *Статья 9, пункт 1*

1. Замечания по этому пункту касались главным образом содержащегося в нем определения обстоятельств, при которых перевозчику разрешается перевозить грузы на палубе, и ответственности перевозчика в тех случаях, когда он перевозит грузы на палубе в соответствии с таким разрешением.

2. Канада отметила, что от перевозчиков можно было бы ожидать установления более низких ставок фрахта или предложений о скидке для разрешенного к перевозке на палубе груза и что перевозчики смогут предоставлять преференциальный режим при отправке крупных партий груза, например при уступке места под палубой.

*Разрешение перевозчику на перевозку грузов на палубе*

3. МПС и МСМС поддержали три возможных основания для разрешения перевозчику перевозить товары на палубе, которые упоминаются в этом пункте. По мнению МСМС, пункт 1 достаточен для приспособления к нынешней практике страхования, согласно которой не проводится различия между перевозкой контейнеров на палубе или под палубой. МПС предложила, чтобы

для ясности в конце нынешнего текста этого пункта было добавлено следующее предложение: «Помещение грузов в контейнеры рассматривается как соглашение о перевозке груза на палубе». МАС отметила, что необходимо разъяснить, являются ли три требования, упомянутые в этом пункте, независимыми альтернативами, и, таким образом, выполнение любого из них будет достаточным разрешением для перевозчика.

4. Германская Демократическая Республика предложила изменить этот пункт таким образом, чтобы перевозка грузов на палубе делала необходимым особое соглашение грузоотправителя и перевозчика во всех случаях, за исключением тех, когда грузы перевозятся в контейнерах.

5. Венгрия предложила дать более точное определение термину «usage» в этом пункте и отметила, что в отношении перевозки на палубе часто используется термин «binding custom». Белорусская ССР, Украинская ССР и Советский Союз предложили для уточнения того, о каких действующих «нормах или положениях статутного права» идет речь в пункте 1, добавить в конец пункта слова «страны порта погрузки».

*Ответственность перевозчика за разрешенную перевозку на палубе*

6. Венгрия, Канада, Нидерланды, Чехословакия и Япония предложили, чтобы в статье 9 говорилось о возможной ответственности перевозчика за потери, повреждения или задержку в доставке грузов, которые перевозчиками перевозятся на палубе в соответствии с положениями пункта 1 статьи 9. Они отметили, что, согласно нынешней формулировке статьи 9, ответственность перевозчика за разрешенную перевозку на палубе не ясна, особенно в свете пункта 3 статьи 9, в котором специально рассматривается ответственность перевозчика за неразрешенную перевозку на палубе.

7. Венгрия, Нидерланды и Чехословакия предложили, чтобы общие нормы, касающиеся ответственности перевозчиков, изложенные в статьях 5, 6 и 8, также применялись и к разрешенной перевозке грузов на палубе. Чехословакия отметила также, что, если будет специально предусмотрено изменение ответственности перевозчика в случае разрешенной перевозки на палубе, такое изменение должно быть четко выражено в статье 9.

8. Япония предложила, чтобы к пункту 1 статьи 9 было добавлено положение о том, что в тех случаях, когда груз перевозится на палубе, согласно разрешению, перевозчик освобождается от ответственности за потерю, повреждение или задержку в доставке грузов, явившихся результатом особых рисков, связанных с перевозкой на палубе, если он докажет, что потеря, повреждение или задержка в доставке груза могут быть объяснены этими особыми рисками.

*Предложения редакционного характера*

9. Редакционные поправки к тексту пункта 1 статьи 9 были сделаны Канадой и ЦБМЖП только применительно к французскому варианту.

*Статья 9, пункт 2*

10. Белорусская ССР и Советский Союз предложили, чтобы в тех случаях, когда грузы перевозятся на палубе, согласно положениям пункта 1 статьи 9, в коносаменте отмечалось, что грузы перевозятся на палубе, поскольку этот факт представляет большой интерес для перевозчиков и грузополучателей. Они отметили, что такое положение следует добавить либо в статью 9, либо в статью 15.

11. Канада выразила неуверенность в отношении значения слова «указание» в пункте 2 статьи 9, относящегося к соглашению грузоотправителя и перевозчика о перевозке грузов на палубе, но предложила, чтобы такие указания не включают типовых клаузул. Канада предложила опустить в этом пункте ссылку на «другой документ, подтверждающий договор перевозки», поскольку она сомневается в применимости указаний в таком документе против третьих сторон.

*Статья 9, пункт 3*

12. Белорусская ССР, Венгрия, Канада, Нидерланды, Советский Союз и МСМС отметили, что этот пункт составлен нечетко и поэтому его формулировку следует изменить.

13. По мнению Белорусской ССР и Советского Союза, новая формулировка должна позволить применять статьи 6 и 8 об ограничении ответственности перевозчика также и к ответственности перевозчика за потерю, повреждение или задержку в доставке груза, применимой только лишь к неразрешенной перевозке грузов на палубе. С другой стороны, Нидерланды предположили, что, помимо общих правил об ограничении ответственности перевозчика в статьях 6 и 8, этот пункт отдельно налагает на перевозчиков ответственность за потерю, повреждение или задержку в доставке, являющиеся результатом особых рисков перевозки на палубе, в тех случаях, когда перевозчик не имеет разрешения перевозить грузы на палубе.

14. Венгрия высказалась против такого толкования или формулирования пункта 3 статьи 9, которые освободили бы перевозчика от ответственности, являющейся следствием только особых рисков, связанных с перевозкой грузов на палубе. МСМС заявил, что не ясны правовые последствия для перевозчика, выдавшего коносамент, в котором указана перевозка под палубой, и перевозящего груз на палубе, особенно в свете общего права о девиации.

*Статья 9, пункт 4*

15. Канада, Нидерланды и МПС предложили опустить этот пункт.

16. По мнению Канады и Нидерландов, общий принцип статьи 8 об утрате перевозчиком права на ограничение его ответственности достаточен для того, чтобы охватить случаи, когда грузы перевозятся на палубе вопреки ясно выраженному согласию грузоотправителя и перевозчика о перевозке под палубой.

17. МПС отметила, что содержащееся в этом пункте предположение о том, что «перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюмах» всегда подразумевает намеренную или ненамеренную оплошность, подпадающую под действие статьи 8, является неоправданным.

*Статья 10. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика*

*Статья в целом*

1. Венгрия и Германская Демократическая Республика одобрили положения статьи 10. Германская Демократическая Республика, поддерживая, в частности, положения, касающиеся совместной ответственности перевозчика по договору и фактических перевозчиков, содержащиеся в этой статье, предложила, чтобы эти положения были еще более уточнены.

2. Франция предложила заменить встречающийся в заголовке и в самой статье термин «перевозчик по договору» термином «перевозчик», с тем чтобы статья соответствовала определению «перевозчик», предложенному Францией для пункта 1 статьи 1<sup>38</sup>.

3. Канада представила следующие замечания:

а) поскольку в сформулированных ею исходных посылках для оценки проекта конвенции указывалось на то, что в международной конвенции не должно быть ссылки на морскую перевозку грузов третьими лицами, которым перевозчик на основании национального договорного права может делегировать часть своих обязательств по договору перевозки, Канада предложила опустить эту статью;

б) даже если бы не было ссылки на фактических перевозчиков, следовало бы включить положение, налагающее личную ответственность на перевозчика, несмотря на то, что он может и не осуществлять части или всей перевозки лично;

с) однако, если в проекте конвенции будет идти речь о перевозчиках по договору и фактических перевозчиках, положения этой статьи дадут следующие преимущества:

- i) упростится возбуждение иска грузоотправителями против перевозчиков, поскольку одна сторона (перевозчик по договору), согласно этой статье, ответственна за всю перевозку;

- ii) как следствие пункта i, выше, перевозчик по договору будет стремиться к скорому урегулированию спора с истцом;

- iii) возмещение, которого, возможно, будет добиваться от фактического перевозчика перевозчик по договору, против которого возбужден иск, будет, по всей вероятности, легче определить в силу прямых договорных отношений между ними.

*Статья 10, пункт 1*

4. Венгрия и Чехословакия заявили, что требует пересмотра соотношение этого пункта и пункта 2 статьи 11. Венгрия заявила, что эти два пункта, по-видимому, противоречат друг другу, и предложила поэтому опустить пункт 2 статьи 11.

5. Нидерланды предложили пересмотреть первое предложение этого пункта, с тем чтобы оно соответствовало определению «фактического перевозчика» как «владельца судна, перевозящего груз», что было предложено Нидерландами в отношении пункта 2 статьи 1<sup>39</sup>. В пересмотренном виде это предложение будет гласить следующее:

«В тех случаях, когда перевозчик по договору не является фактическим перевозчиком, первый тем не менее остается ответственным за всю перевозку согласно положениям настоящей Конвенции».

*Статья 10, пункт 2*

6. Нидерланды по причине, изложенной выше, в пункте 5, предложили в поддержку своего предложения о пересмотре пункта 1 этой статьи изменить пункт 2, заменив слова «за выполняемую им перевозку» словами «за перевозку на его судне».

*Статья 10, пункт 3*

*Добровольное принятие перевозчиком обязательств, не налагаемых настоящей конвенцией*

7. Франция и Чехословакия отметили, что в тех случаях, когда перевозчик по специальному соглашению с грузовладельцем принимает на себя обязательства, не налагаемые настоящей конвенцией, эти обязательства должны быть действительными, даже если грузы перевозятся фактическим перевозчиком. Чехословакия предложила включить в эту статью положение, требующее от перевозчика обеспечения того, чтобы фактический перевозчик также брал на себя такие дополнительные обязательства. Франция предложила, чтобы неисполнение таких обязательств фактическим перевозчиком влекло за собой утрату перевозчиком права на ограничение его ответственности и чтобы следующие слова были соответственно добавлены в конец пункта 3:

«3. ... перевозчик будет тем не менее по-прежнему связан обязательствами или отка-

<sup>38</sup> Предложенное Францией определение перевозчика см. в пункте 6, обсуждение пункта 1 статьи 1.

<sup>39</sup> Предложенное Нидерландами определение фактического перевозчика как «владельца судна, перевозящего груз» см. в пункте 13, выше, обсуждение пункта 2 статьи 1.

зом, вытекающими из такого специального соглашения, невыполнение которого будет рассматриваться как действие или бездействие перевозчика по смыслу статьи 8».

8. МСМС отметил, что в пункте 3 явно предусматриваются случаи, когда перевозчик по договору, согласно специальному соглашению с грузоотправителем, принимает на себя обязательства, не налагаемые настоящей конвенцией. МСМС предложил, чтобы в конвенции не затрагивался этот вопрос, который должен решаться в договоре.

#### *Статья 10, пункт 4*

9. Чехословакия предложила рассмотреть вопрос о включении в проект конвенции положения о совместной и раздельной ответственности перевозчика по договору и фактического перевозчика в тех случаях, когда невозможно установить, в какой части перевозки, осуществляемой либо перевозчиком по контракту, либо фактическим перевозчиком, имели место гибель груза или его повреждение, или произошла задержка в доставке.

#### *Статья 11. Сквозная перевозка*

##### *Статья в целом*

1. Некоторые из ответивших высказали оговорку в отношении пункта 2 этой статьи, который дает возможность перевозчику по договору избежать ответственности «за потери, повреждения или задержку в доставке, вызванные событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика» (Венгрия, Германская Демократическая Республика, Соединенные Штаты Америки, Франция и Чехословакия). Было отмечено, что пункт 2 статьи 11, по-видимому, не соответствует пункту 1 статьи 10, согласно которому перевозчик по договору несет ответственность за всю перевозку.

2. Канада предложила опустить статью 11, поскольку она противоречит положениям статьи 10 и выдвигает практические проблемы, связанные с подчинением фактических перевозчиков юрисдикции и осуществлением судебных постановлений против них. Канада отметила, что проблема, которую предназначена решить статья 11, может быть в любом случае решена посредством заключения последовательных договоров перевозки, охватывающих различные предполагаемые части морской перевозки.

3. Нидерланды предложили ввести термин «последующий перевозчик» для выявления лица, которому может быть поручено осуществление части перевозки в соответствии с пунктом 1 статьи 11. Нидерланды предложили следующий новый текст статьи 11, в котором проводится различие между «последующим перевозчиком» и «фактическим перевозчиком», о котором уже говорилось в статье 10:

«1. Если в договоре перевозки предусматривается, что перевозчик по договору осуществ-

ляет лишь часть рейса, предусмотренного в договоре, и что остальная часть рейса осуществляется другим лицом, помимо перевозчика по договору (последующим перевозчиком), ответственность перевозчика по договору и последующего 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 последующего перевозчика, при условии, что бремя доказывания того, что любые такие потери, повреждения или задержка в доставке были следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика по договору.

3. Положения статьи 10, касающиеся ответственности фактического перевозчика, соответственно применяются к частям рейса, указанным в пункте 1 настоящей статьи».

4. Франция предложила, чтобы в тех случаях, когда в этой статье встречается термин «первозчик по договору», заменить его термином «первозчик», чтобы эта статья соответствовала определению «первозчик», предложенному Францией для пункта 1 статьи 1<sup>40</sup>.

##### *Статья 11, пункт 1*

5. Белорусская ССР и Советский Союз предложили уточнить сферу применения этого пункта, подчеркнув, что он применяется только к тем случаям, когда договор о перевозке содержит специальную оговорку, сделанную перевозчиком по договору, о том, что он выполняет лишь конкретно обусловленную часть перевозки и что все другие части перевозки осуществляются одним или более фактическими перевозчиками. Советский Союз соответственно предложил начать пункт 1 статьи 11 следующим образом: «Если договор перевозки содержит специальную оговорку о том, что перевозчик по договору осуществляет лишь конкретно обусловленную часть перевозки, предусмотренной в договоре...»

##### *Статья 11, пункт 2*

6. Венгрия, Германская Демократическая Республика, Соединенные Штаты и Франция предложили опустить этот пункт, а Чехословакия предложила пересмотреть его на том основании, что пункт 2 статьи 11 противоречит положениям пункта 1 статьи 10, согласно которым перевозчик по договору несет ответственность за всю перевозку, даже если часть или вся перевозка передается им одному или более фактическим перевозчикам<sup>41</sup>. Франция отметила, что предоставление перевозчику по договору возможности уклониться от своей ответственности за всю пере-

<sup>40</sup> Предложенное Францией определение перевозчика см. в пункте 6, выше, обсуждение пункта 1 статьи 1.

<sup>41</sup> Следует отметить, что Канада предложила опустить статью 11 в целом. (См. обсуждение этого вопроса в пункте 2, выше.)

возку простым положением в договоре перевозки о том, что он фактически будет совершать лишь часть перевозки, лишит статью 10 ее силы.

7. В качестве менее приемлемой альтернативы отказу от пункта 2 статьи 11 Соединенные Штаты предложили, чтобы этот пункт был исправлен таким образом, чтобы перевозчик по договору мог избежать своей ответственности за всю перевозку только в том случае, если фактический перевозчик, который должен был осуществлять часть перевозки, назван в договоре перевозки.

### ЧАСТЬ III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

#### Статья 12. Общее правило

1. Япония предложила обязать грузоотправителя возмещать перевозчику любые потери, повреждения или расходы, понесенные перевозчиком в результате непринятия грузополучателем груза в течение разумного срока.

2. Канада отметила, что, если конвенция будет возлагать на грузоотправителя обязанность, указанную в шестой предпосылке, сформулированной Канадой для оценки проекта конвенции<sup>42</sup>, она выступит против добавления к этой статье подробного положения об ответственности грузоотправителя.

3. МАС отметила, что содержащаяся в этой статье формулировка правила ответственности грузоотправителя отличается в следующих двух отношениях от формулировки правила ответственности грузоотправителя, содержащейся в пункте 1 статьи 5:

а) в статье 12 в отрицательной форме указывается, что грузоотправитель не несет ответственности за потерю или ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком или судном, если не будет доказано наличие «вины или небрежности» со стороны грузоотправителя, его служащих или агентов. Однако в пункте 1 статьи 5 в утвердительной форме отмечается, что перевозчик несет ответственность за потери или повреждения груза, если он не докажет, что небрежности с его стороны допущено не было. Поэтому МАС предложила сформулировать содержащееся в этой статье правило об ответственности грузоотправителя подобно тому, как сформулировано правило об ответственности перевозчика в пункте 1 статьи 5;

б) в соответствии со статьей 12 грузоотправитель может избежать ответственности, доказав отсутствие «вины или небрежности» с его стороны или со стороны его служащих или агентов. В частности, при доказывании отсутствия «вины

или небрежности» грузоотправитель не обязан устанавливать конкретные обстоятельства, приведшие к потерям или ущербу для перевозчика. Однако, согласно пункту 1 статьи 5, перевозчик может избежать ответственности, доказав лишь, что он не проявил небрежности при принятии мер с целью избежать конкретного обстоятельства, вызвавшего потери, повреждения или расходы, и последствий этого обстоятельства; то есть он обязан устанавливать те конкретные обстоятельства, которые привели к потерям или повреждениям. Поэтому МАС предложила изменить формулировку пункта 1 статьи 5, с тем чтобы она соответствовала статье 12<sup>43</sup>.

4. Канада предложила следующим образом изменить формулировку этой статьи:

«Ни грузополучатель, ни его служащие или агенты не несут ответственности за потери или повреждения, причиненные грузам, или за расходы, вызванные такими потерями или повреждениями, если такие потери или повреждения не были результатом вины или небрежности грузоотправителя, его служащих или агентов».

#### Статья 13. Особые правила об опасных грузах Статья в целом

##### Определение термина «опасные грузы»

1. По мнению Канады и Соединенных Штатов, конвенция должна содержать определение термина «опасные грузы». Канада предложила определить термин «опасные грузы» путем ссылки на Лондонскую конвенцию о спасании жизни на море 1960 года.

2. Соединенные Штаты предложили следующее определение:

«Опасный груз означает взрывчатые вещества, воспламеняющийся груз или такой другой груз в любой форме или количестве, который считается представляющим опасность или угрозу для жизни, здоровья или имущества в соответствии с международными соглашениями, законами или предписаниями флага судна или законами или предписаниями страны порта погрузки или порта разгрузки».

3. МПС предложила для защиты перевозчика, в тех случаях, когда вредные или загрязняющие вещества отгружаются без сообщения грузоотправителем их подлинного характера, считать эти вредные или загрязняющие вещества опасными грузами по смыслу статьи 13<sup>44</sup>.

##### Предложенные добавления к статье 13

4. Нидерланды предложили включить в эту статью положение о сфере и пределах ответственности фактического перевозчика (или после-

<sup>42</sup> Эта предпосылка гласит: «Грузоотправитель должен быть обязан сообщить перевозчику о действительном характере подлежащего перевозке груза, о любом особом свойственном ему дефекте и о любых особых качествах груза, которые могут повлиять на способ его погрузки, транспортной обработки, укладки в трюме, содержания и разгрузки». Канада отметила, что пункт 1 статьи 17, возможно, реализует эту предпосылку.

<sup>43</sup> Новый проект пункта 1 статьи 5, предложенный МАС, приводится в пункте 27 при обсуждении этой статьи.

<sup>44</sup> Предложенную МПС новую формулировку пункта 1 статьи 13, содержащую это предложение, см. в пункте 12, ниже, обсуждение пункта 1 статьи 13.

дующих перевозчиков<sup>45</sup>) в тех случаях, когда перевозчик по договору не сообщает таким другим перевозчикам имеющуюся у него информацию относительно опасного характера груза или тех мер предосторожности, которые следует принять.

5. МАС предложила включить положения о праве перевозчика на получение стоимости фрахта в тех случаях, когда опасные грузы сбываются, подвергаются мерам, предусмотренным положениями статьи 13, до их прибытия в порт назначения. МАС высказалась за положение, в соответствии с которым перевозчик в тех случаях, когда ему известно об опасности в момент заключения договора перевозки, будет иметь право на получение стоимости фрахта только в сумме, пропорциональной расстоянию, на которое груз был фактически перевезен до того, как от него избавились; в тех случаях, когда перевозчик не имел таких сведений во время заключения договора, он имеет право на получение полной суммы фрахта. МАС отметила, что проведение такого различия в отношении права перевозчика на получение стоимости фрахта обоснованно, поскольку перевозчик может сознательно взять на себя риск, связанный с перевозкой опасных грузов, и сделать поправку на этот риск при установлении фрахтовой ставки лишь в тех случаях, когда ему известен опасный характер грузов.

6. Соединенное Королевство предложило рассмотреть вопрос о возможном включении в эту статью ссылки не только на «перевозчика», но и на «фактического перевозчика».

#### Статья 13, пункт 1

*Требование о том, чтобы грузоотправитель всегда маркировал опасные грузы*

7. Соединенное Королевство, Финляндия и МПС предложили изменить этот пункт, с тем чтобы возложить на грузоотправителя абсолютное, безусловное обязательство маркировать опасные грузы. В этих целях было предложено опустить во втором предложении этого пункта выражение «когда это возможно», которое в любом случае трудно применить на практике.

8. Финляндия отметила, что, согласно правилам ИМКО, регулирующим перевозку опасных грузов<sup>46</sup>, грузоотправитель всегда обязан помечать опасные грузы, с тем чтобы указать их опасный характер. Соединенное Королевство отметило, что решение вопросов, касающихся немаркировки грузоотправителем опасных грузов в качестве таковых, исходя из того, что при данных обстоятельствах это физически невозможно или неосуществимо, должно быть предоставлено применимому национальному праву.

<sup>45</sup> Предложение Нидерландов о введении понятия «последующий перевозчик» см. в пункте 3, выше, обсуждение статьи II в целом.

<sup>46</sup> Международный кодекс морской перевозки опасных грузов ИМКО.

9. Канада предложила опустить второе предложение этого пункта, касающееся обязательства грузоотправителя особо маркировать опасные грузы, поскольку, по ее мнению, этот пункт должен быть сосредоточен на обязательстве грузоотправителя информировать перевозчика об особых качествах опасных грузов, которые могут повлиять на надлежащий способ их перевозки<sup>47</sup>.

*Требование о том, чтобы грузоотправитель всегда информировал перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять*

10. Канада и МПС предложили предусмотреть в пункте 1 статьи 13 требование о том, чтобы грузоотправитель в любом случае информировал перевозчика при передаче в его ведение опасных грузов о «мерах предосторожности, которые следует принять». Поэтому они предложили опустить слова «если необходимо» в первом предложении этого пункта.

11. Канада указала на неясность, порождаемую выражением «если необходимо», содержащимся в этом пункте; непонятно, относится ли выражение «если необходимо», касающееся обязанности грузоотправителя информировать перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять, к характеру опасности, опыту грузоотправителя, опыту перевозчика или торговому обычаю. Канада предложила следующий текст пункта 1 статьи 13:

«До того как грузы переходят под контроль перевозчика, грузоотправитель должен информировать перевозчика о характере опасных грузов, которые подлежат перевозке, и о любых особых характеристиках опасных грузов, которые могут иметь значение для способа их погрузки, обработки, укладки, хранения, содержания и разгрузки, как предусмотрено в статье 4».

12. Для защиты перевозчика от небрежных или нечестных грузоотправителей МПС предложила следующую формулировку пункта 1 статьи 13:

«Когда грузоотправитель передает перевозчику опасные грузы, которые в целях этой статьи рассматриваются как включающие в себя вредные или загрязняющие материалы, он информирует перевозчика о характере грузов и указывает характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель маркирует или обозначает удобным образом такие грузы как опасные».

13. МАС предложила следующую новую формулировку этого пункта с целью уточнить, что он также применяется к служащим и агентам грузоотправителя:

«Когда грузоотправитель, его служащие или агенты передают опасные грузы перевозчику,

<sup>47</sup> Измененную формулировку пункта 1 статьи 13, предложенную Канадой и содержащую это предложение, см. в пункте 11, ниже.

они информируют перевозчика о характере грузов и указывают, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять. Грузоотправитель, его служащие или агенты маркируют, когда это возможно, или обозначают удобным образом такие грузы как опасные».

*Предложение редакционного характера*

14. ЦБМЖП сделало предложение редакционного характера, касающееся только французского текста этого пункта.

*Статья 13, пункт 2*

*Обязанность грузоотправителя информировать перевозчика о мерах предосторожности, которые следует принять*

15. В целях согласования этого пункта с пунктом 1 статьи 13 Нидерланды, Соединенные Штаты и Филиппины предложили предусмотреть, что грузоотправитель, для того чтобы освободиться от ответственности за повреждения или расходы, вызванные отправкой им опасных грузов, должен сообщить перевозчику о мерах предосторожности, которые следует принять в связи с перевозкой таких грузов. Как известно, в соответствии с пунктом 1 статьи 13 грузоотправитель «информирует перевозчика о характере грузов и указывает, если необходимо, характер опасности и меры предосторожности, которые следует принять».

16. Для достижения результата, указанного выше, в пункте 15, Филиппины предложили изменить формулировку обеих фраз пункта 2, а Нидерланды и Соединенные Штаты — только второй фразы:

a) Филиппины; новый текст пункта 2 статьи 13:

«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 об их природе и характере и о мерах предосторожности, которые следует принять. В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их природе и характере и о мерах предосторожности, которые следует принять, грузоотправитель несет ответственность за весь ущерб и все расходы, прямо или косвенно вытекающие из такой отправки или являющиеся ее результатом».

b) Нидерланды; новый текст начала второй фразы пункта 2 статьи 13:

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

c) Соединенные Штаты; новый текст начала второй фразы пункта 2 статьи 13:

«В тех случаях, когда перевозятся опасные грузы и перевозчик не осведомлен об их опасной природе и характере или о мерах предосторожности, которые следует принять, грузоотправитель несет ответственность...»

*Перевозчик может избавиться от опасных грузов только в тех случаях, когда они представляют опасность для судна или другого груза*

17. Канада и МАС предложили ограничить предусмотренное пунктом 2 статьи 13 право перевозчика избавляться от опасных грузов без какого-либо обязательства о выплате компенсации теми случаями, когда эти грузы действительно представляют опасность для судна или других грузов или имущества. Они отметили, что аналогичное ограничение уже содержится в пункте 3 статьи 13 в отношении тех случаев, когда перевозчик знал об опасной природе и характере грузов при принятии их для перевозки.

18. Канада предложила следующую формулировку пункта 2 статьи 13, которая позволила бы перевозчику избавляться от опасных грузов, представляющих угрозу для жизни или имущества, независимо от какой-либо осведомленности перевозчика об опасной природе или характере этих грузов:

«Перевозчик может в любое время выгрузить, уничтожить или обезвредить, как того требуют обстоятельства, любые находящиеся под его контролем опасные грузы, которые стали представлять угрозу для жизни или имущества, независимо от того, знал перевозчик о природе или характере таких опасных грузов или нет»<sup>48</sup>.

19. МАС в добавление к ограничению права перевозчика избавляться от опасных грузов, не возлагая на себя какой-либо ответственности, случаями, когда эти грузы представляют опасность для судна или других грузов, предложила изменить пункт 2 статьи 13, опустив в его первой фразе слова «как того требуют обстоятельства». По мнению МАС, за перевозчиком должна быть оставлена свобода решения вопроса о способе защиты судна и других грузов при избавлении от грузов, представляющих для них серьезную опасность. МАС не согласна с каким-либо правилом, требующим, чтобы способ избавления от опасных грузов соответствовал фактическим, объективным обстоятельствам конкретного случая, поскольку в чрезвычайной ситуации перевозчик не всегда способен правильно оценить обстановку и принять меры по защите так, «как того требуют обстоятельства».

*Предложение редакционного характера*

20. Соединенные Штаты внесли предложение редакционного характера, касающееся этого пункта.

<sup>48</sup> Следует отметить, что Канада также предложила поправку к пункту 3 статьи 13, возлагающую на перевозчика ответственность в отдельных случаях, когда он выгружает, уничтожает или обезвреживает опасные грузы. См. обсуждение пункта 3 статьи 13 в пункте 23, ниже.

*Статья 13, пункт 3*

21. Филиппины параллельно со своим предложением об изменении пункта 2 статьи 13 предложили добавить к положению пункта 3, касающемуся необходимой осведомленности перевозчика, при которой пункт 3 вступает в силу, слова «и меры предосторожности, которые следует принять». Для того чтобы подчеркнуть, что перевозчик в соответствии с пунктом 3 пользуется лишь ограниченным иммунитетом, поскольку при принятии грузов к отправке он знает об опасном характере этих грузов, Филиппины также внесли предложение о том, что перевозчик должен иметь возможность избавиться от подобных грузов, находящихся под защитой этого пункта, только в тех случаях, когда эти грузы представляют «фактическую» опасность. Пункт 3 статьи 13 в измененной Филиппинами формулировке читается следующим образом:

«Тем не менее, если такой опасный груз, перевозимый при осведомленности о его природе и характере и мерах предосторожности, которые следует принять, становится фактически опасным для судна или груза, то он может быть таким же образом выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком, как того требуют обстоятельства, без выплаты компенсации, за исключением общей аварии, если таковая имела место».

22. МАС предложила исключить из данного пункта слова «как того требуют обстоятельства» по тем причинам, которые она изложила, предлагая опустить эти слова из пункта 2 статьи 13<sup>49</sup>.

23. Канада предложила изменить формулировку пункта 3 статьи 13, с тем чтобы предусмотреть, что перевозчик, его служащие или агенты не несут ответственности за избавление от опасных грузов, если только необходимость избавления от подобных грузов не вызвана принятием или необходимых мер предосторожности, указанных грузоотправителем, или действием или бездействием, предусмотренными статьей 8.

*Предлагаемое добавление к части III проекта конвенции*

24. МАС предложила добавить к части III проекта конвенции положение, регулирующее отношения между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем в тех случаях, когда грузополучатель не принимает груз в порту разгрузки, и указывающее юридическое последствие такого неприятия. Как отметила МАС, в таком положении должно быть указано, что в тех случаях, когда грузополучатель не востребует груз или отказывается принять поставку, перевозчик может после уведомления грузоотправителя выгрузить груз и поместить его на склад или другое пригодное место за риск и счет грузополучателя.

<sup>49</sup> См. обсуждение пункта 2 статьи 13 в пункте 19, выше.

## ЧАСТЬ IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

*Статья 14. Выдача коносамента**Статья в целом*

1. Франция предложила заменить применяемый в пунктах 1 и 2 термин «перевозчик по договору» термином «перевозчик», с тем чтобы статья соответствовала определению перевозчика, предложенному Францией для пункта 1 статьи 1<sup>50</sup>.

*Статья 14, пункт 1*

2. Канада предложила изменить формулировку этого пункта следующим образом:

«Когда перевозчик получает контроль над грузом, как это предусмотрено в статье 4, он выдает грузоотправителю, по просьбе последнего, коносамент, в котором содержатся, среди прочего, сведения, указанные в статье 15».

3. МПС предложила заменить слова «когда груз поступает под ответственность перевозчика по договору или фактического перевозчика...» словами «когда груз поступает под охрану перевозчика в пределах территории порта...», с тем чтобы привести эту статью в соответствие с предложенным ею изменением к пункту 2 статьи 4<sup>51</sup>.

*Статья 14, пункт 2*

4. Канада предложила опустить первую фразу этого пункта, поскольку рассматриваемый в нем вопрос уже охватывается пунктом 1 j статьи 15. Она предложила сделать вторую фразу новым пунктом 2 в следующей новой формулировке:

«Консоамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается выданным от имени перевозчика».

*Статья 15. Содержание коносамента**Статья в целом**Подробный перечень данных, требующихся для коносамента*

1. МПС предложила опустить всю статью 15, поскольку, по ее мнению, содержание коносамента должно быть поставлено в зависимость от постоянно меняющихся коммерческих требований, а грузоотправители и грузополучатели достаточно защищены положениями статьи 16 проекта конвенции. Она добавила, что принятие статьи 15 помешало бы нововведениям в отгрузочной и коммерческой документации.

2. По мнению Японии, приведенный в пункте 1 статьи 15 длинный перечень данных, которые должны быть указаны в каждом коносаменте, является излишним и содержание коноса-

<sup>50</sup> Определение перевозчика, предложенное Францией, см. в пункте 6, выше, обсуждение статьи 1.

<sup>51</sup> См. обсуждение пункта 2 статьи 4 в пункте 8, выше.

мента должно определяться существующей коммерческой практикой. МСМС отметил, что в пункте 1 статьи 15 требуется слишком много данных для коносамента, и предложил оставить лишь требования в отношении тех данных, которые коммерчески необходимы.

#### *Допустимая гибкость в документации*

3. Соединенные Штаты высказались за включение в конвенцию положения о том, что коносамент может быть подготовлен с помощью ЭВМ или какой-либо другой системы электронной или автоматической обработки данных.

4. Как известно, в статье III<sup>52</sup> Монреальского протокола № 4 об изменении Варшавской конвенции 1929 года разрешается вместо типовой воздушной накладной использовать «любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке».

#### *Статья 15, пункт 1*

##### *Предлагаемые добавления к перечню данных, необходимых для коносамента*

5. Белорусская ССР, Мексика, Советский Союз и Украинская ССР предложили включить в коносамент требование указывать те случаи, когда груз перевозится на палубе. Было отмечено, что сведения о том, что груз перевозится на палубе, представляют важность для грузоотправителей и грузополучателей, особенно в связи с тем, что статья 9 проекта конвенции установила особое правило в отношении ответственности перевозчика за перевозку грузов на палубе. Мексика предложила добавить требование об указании в коносаменте любой перевозки груза на палубе в качестве подпункта *m* этого пункта; Украинская ССР предложила включить это требование в пункт 2 статьи 15, а Белорусская ССР и Советский Союз предложили включить это требование либо в статью 9, либо в статью 15.

6. Чехословакия предложила включить в пункт 1 статьи 15 требование о том, чтобы коносамент содержал надлежащие указания в тех случаях, когда груз перевозится в контейнерах, паллетах и подобных предметах, предназначенных для перевозки.

7. Филиппины предложили добавить к этому пункту новый подпункт *m*, содержащий требование о том, чтобы в коносаменте также приводилась следующая информация: «счет-фактура или предполагаемая стоимость груза». Филиппины отметили, что это предложение связано с поправкой, предложенной ими к статье 6<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> Текст статьи III воспроизводится в комментарии ИКАО, содержащемся в документе A/CN.9/109 (воспроизводится в настоящем томе, часть вторая, IV, 1, выше).

<sup>53</sup> Предложенную Филиппинами поправку к статье 6 см. в пункте 31, выше, обсуждение статьи 6.

#### *Предложенная поправка к подпункту а*

8. Федеративная Республика Германии предложила предоставить перевозчику выбор включать в коносамент в соответствии с подпунктом *a* либо «число мест или предметов», либо «вес груза». Она отметила, что перевозчик часто не имеет разумной возможности проверить вес груза и что в подобном случае при нынешней формулировке подпункта *a* перевозчик либо никак не будет помечать вес в коносаменте, либо включит данные о весе, представленные грузоотправителем, сопроводив их, однако, оговоркой в соответствии с пунктом 1 статьи 16. Федеративная Республика Германии также отметила, что как исключение из коносамента какого-либо указания в отношении веса, так и добавление оговорок, разрешенной в соответствии с пунктом 1 статьи 16, могут сделать коносамент «нечистым» в том, что касается товарного аккредитива.

#### *Предложенная поправка к подпункту b*

9. МАС предложила в том случае, если ее предложение изменить в пункте 4 статьи 1 определение термина «груз», с тем чтобы исключить упаковку, помимо контейнеров<sup>54</sup>, будет принято, изменить формулировку подпункта *b* статьи 15 следующим образом: «внешнее состояние груза или его упаковки». Она уточнила, что это изменение имеет своей целью уточнить, что в случае упакованного груза перевозчик обязан лишь сделать пометку о внешнем состоянии упаковки.

#### *Предложенные поправки к подпункту f*

10. Канада и МПС выразили сомнения относительно подпункта *f*, в соответствии с которым от перевозчика требуется, чтобы в коносаменте была указана «дата принятия груза перевозчиком в порту погрузки», и предложили его опустить. Канада отметила, что перевозчик может сделать попытку сократить свой период ответственности, согласно конвенции, указав более позднюю дату принятия груза по сравнению с фактической. МПС отметила, что перевозчик не может соблюдать это положение в случае получения партии грузов в течение определенного числа дней и в случае выдачи им «бортового» коносамента.

11. Фиджи предложило также включить в подпункт *f* требование об указании перевозчиком места принятия груза, с тем чтобы он читался следующим образом:

«Порт погрузки, согласно договору перевозки, и дата, и место принятия груза перевозчиком в порту погрузки».

#### *Предложенные поправки к подпункту h*

12. МПС отметила, что вытекающее из подпункта *h* предположение о том, что может быть

<sup>54</sup> См. в пункте 20, выше, обсуждение замечаний по пункту 4 статьи 1.

более одного оригинала коносамента, противоречит существующей в практике перевозки тенденции выдавать только один оригинал коносамента.

*Предложенные изменения к подпункту j*

13. По мнению Соединенных Штатов и Филиппин, подпункт j, позволяя перевозчику подписывать коносамент одним из перечисленных способов лишь в том случае, «если это допускается законом страны, выдавшей коносамент», является излишне ограничительным. Филиппины предложили разрешить перевозчику применять один из перечисленных методов подписи в том случае, если этот метод разрешен «законом или обычаем страны, выдавшей коносамент». Соединенные Штаты предложили разрешить перевозчику подписывать коносамент так, как это оговорено в подпункте j, «если это не запрещается законом страны, выдавшей коносамент».

*Предложенная поправка к подпункту k*

14. МПС отметила, что подпункт k может породить практические трудности в случае перепродажи груза.

*Предложение об исключении подпункта l*

15. Филиппины предложили опустить подпункт l, поскольку он лишь повторяет обязательство о включении в коносамент заявления, предусмотренного в пункте 3 статьи 23.

*Предложения редакционного характера*

16. Предложения редакционного характера, касающиеся текста пункта 1 статьи 15, были сделаны Филиппинами, Францией и ЦБМЖП. Предложения редакционного характера, касающиеся только французского текста, были сделаны ЦБМЖП в отношении начала пункта 1 статьи 15 и подпункта f, а также Францией в отношении подпункта k. Филиппины сделали предложение редакционного характера в отношении подпункта k.

*Статья 15, пункт 2*

17. МПС предложила опустить слова «а также дата или даты погрузки» в конце первой фразы этого пункта, поскольку в случае «бортового» коносамента нет необходимости запрашивать дату погрузки.

18. Украинская ССР предложила включить в пункт 2 статьи 15 требование о том, чтобы перевозчик делал в коносаменте отметку о том, что груз будет перевозиться на палубе<sup>55</sup>.

*Статья 15, пункт 3*

19. Япония отметила, что в рамках этого пункта должны быть уточнены последствия неуказания перевозчиком каких-либо данных в коносаменте в соответствии с положениями пункта 1 статьи 15.

<sup>55</sup> Предложения о требовании указания в коносаменте, что груз перевозится на палубе, см. в пункте 5, выше, обсуждение замечаний к пункту 1 статьи 15.

20. Филиппины предложили включить в этот пункт в качестве санкций к перевозчику, выдавшему коносамент, не содержащий всех данных, требуемых согласно пунктам 1 и 2 статьи 15, положение, отказывающее такому перевозчику в ограничении ответственности по статье 6. Филиппины предложили следующую формулировку пункта 3 статьи 15:

«Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на законность коносамента, но лишает перевозчика права на льготы, предусмотренные в статье 6».

*Статья 16. Коносаменты: оговорки и доказательственная сила*

*Статья в целом*

1. Соединенные Штаты отметили, что эта статья в целом является удовлетворительной с учетом сделанной Соединенными Штатами оговорки к пункту 1.

2. Канада отметила, что, хотя эта статья предусматривает наказание за несоблюдение положений подпунктов b и k пункта 1 статьи 15, в силу неясной формулировки этой статьи невозможно определить, является ли данное наказание достаточным.

*Статья 16, пункт 1*

3. Белорусская ССР, Советский Союз и МАС отметили, что этот пункт подразумевает, но прямо не предусматривает, что перевозчик имеет право сделать в коносаменте оговорку относительно данных о грузе, в точности которых он имеет разумные основания сомневаться или для проверки которых у него нет разумных средств. Поэтому они предложили ясно указать в этом пункте, что в подобном случае перевозчик имеет право на оговорку.

4. Бельгия и МАС отметили, что возлагать на перевозчика обязательство делать специальную отметку о каких-либо разумных основаниях подозревать, что содержащиеся в коносаменте данные о грузе не точно соответствуют грузу, и делать специальную отметку об отсутствии разумных средств проверки подобных данных нежелательно по следующим причинам:

a) это усложнит документацию и задержит доставку груза (Бельгия);

b) понятию «основание подозревать», с помощью которого сформулировано это обязательство, как представляется, недостает ясности, и его было бы трудно применить на практике (МАС со ссылкой на четвертый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты, A/CN.9/96/Add.1, пункт 37) \*;

\* Воспроизводится в Ежегоднике ЮНСИТРАЛ, том VI: 1975 год, часть вторая, IV, 2.

с) для выполнения этого обязательства перевозчики на практике составят типовой набор оговорок, которые они будут включать в коносаменты. Таким образом, на грузоотправителя, предъявляющего иск к перевозчику, помимо бремени доказывания, что потери или повреждения имели место в то время, когда груз находился в ведении перевозчика, ляжет бремя опровержения подобных оговорок и оснований или неточностей, отмеченных перевозчиком (МАС).

5. Соединенные Штаты предложили изменить пункт 1 для уточнения, что в том случае, если содержащиеся в коносаменте данные касаются отправки груза в запечатанном контейнере, вскрытие и подсчет содержания контейнера не могут рассматриваться как разумное средство проверки подобных данных. Они предложили следующий измененный текст пункта 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, выдавшее 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, как в случае запечатанного контейнера, перевозчик или другое такое лицо делает специальную отметку об основаниях, по которым он считает данные коносамента неточными, или об отсутствии разумной возможности проверки».

6. Нидерланды, исходя из того, что такая оговорка, как «вес неизвестен», будет часто включаться в коносаменты, поскольку перевозчик зачастую не имеет средств проверки веса, указанного грузоотправителем, указали на целесообразность считать такую заранее подготовленную оговорку, как «вес неизвестен», «специальной отметкой» в соответствии с пунктом 1.

7. Канада отметила неясность санкций, налагаемых в соответствии с этим пунктом на перевозчика за несоблюдение его положений.

*Предложение редакционного характера.*

8. ЦБМЖП сделало два предложения редакционного характера, касающихся французского текста этого пункта.

#### *Статья 16, пункт 2*

9. МАС предложила добавить после слов «внешнее состояние груза» в обоих случаях, когда они фигурируют в этом пункте, слова «или его упаковки». Она отметила, что это добавление согласовало бы формулировку этого

пункта с предложенным ею изменением к формулировке пункта 1 *b* статьи 15<sup>56</sup>.

#### *Статья 16, пункт 3*

##### *Подпункт b*

10. Франция и МАС предложили опустить в подпункте *b* слова «включая любого грузополучателя» по следующим причинам:

*a)* эти слова являются лишними (Франция и МАС), в частности в силу того, что не важно, будет ли термин «третье лицо» в этом подпункте охватывать последнего индоссата «ордерного» коносамента или же держателя коносамента на предъявителя (Франция);

*b)* в случае, если коносамент не подлежит передаче, указанный в нем грузополучатель не может считаться третьим лицом, поскольку он может осуществлять по этому коносаменту права грузополучателя (Франция);

*c)* в случае, если коносамент не подлежит передаче и в нем указано имя грузополучателя, грузополучатель может быть тем же лицом, что и грузоотправитель. Нежелательно предоставлять подобному грузоотправителю-грузополучателю права, данные в соответствии с этим подпунктом «третьему лицу» (Франция). Поэтому Франция предложила принять следующую формулировку, содержащуюся в пункте 1 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года:

«Однако доказательство противного не допускается в том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, действующей добросовестно».

#### *Статья 16, пункт 4*

11. Япония, МПС и МАС предложили опустить этот пункт. Были выдвинуты следующие основания для этого предложения:

*a)* положения этого пункта, лишаящие перевозчика права удержания в отношении груза в случае неуплаты фрахта по той единственной причине, что в коносаменте не указывается, что стоимость фрахта подлежит уплате, являются слишком суровыми (МАС);

*b)* вторая фраза этого пункта в отдельных случаях приводит к неудовлетворительным результатам, например в тех случаях, когда коносамент выдается в качестве расписки в соответствии с чартер-партией и в нем не содержится упоминания о фрахте по прямому желанию фрахтователя. При последующей передаче такого коносамента фрахтователем третьему лицу было бы разумным дать перевозчику возможность взыскивать стоимость фрахта с подобного третьего лица и осуществлять право удержания груза в отношении неуплаченного фрахта (МПС). МПС предложила сохранить нынешнее

<sup>56</sup> Изменение, предложенное МАС, см. в пункте 9, выше, обсуждение пункта 1 *b* статьи 15.

правило, в соответствии с которым перевозчик утрачивает свое право на фрахт лишь после отметки «фрахт оплачен» на коносаменте.

*Предложение редакционного характера*

12. Предложение редакционного характера относительно этого пункта было сделано Филиппинами.

*Статья 16, пункты 2, 3 и 4*

13. Канада отметила, что эти три пункта были бы приемлемы, если бы в этой статье также предусматривалось, что выдача коносамента перевозчиком представляет для него обязательство доставить груз в том виде, в каком он обозначен в коносаменте.

*Статья 17. Гарантии грузоотправителя*

*Статья в целом*

*Регулирование гарантийных писем*

1. Замечания по этой статье касались прежде всего вопроса о том, должен ли проект конвенции содержать положения, регулирующие применение «гарантийных писем» («Letters of guarantee», «Letters of indemnity»), выдаваемых грузоотправителями перевозчикам, с тем чтобы заставить их выдать «чистый» коносамент. Венгрия, Канада, Соединенные Штаты, Советский Союз, Япония, ММК и МСМС выразили свое неудовольствие предусмотренным статьей 17 режимом регулирования правовых последствий подобных гарантийных писем.

2. Венгрия, Канада, ММК и МСМС предложили не рассматривать гарантийные письма в конвенции и поэтому опустить пункты 2, 3 и 4 этой статьи. Канада отметила, что, поскольку их целью является выдача коносаментов, которая вводит в заблуждение последующих держателей этих коносаментов в отношении состояния груза, подобные гарантийные письма в большинстве случаев будут считаться недействительными как противоречащие общественному порядку («ordre public»). ММК указал, что пункты 2, 3 и 4 могут считаться юридическим признанием гарантийных писем, в то время как Венгрия и МСМС отметили, что эти положения будут приводить к большому числу судебных тяжб. Венгрия также отметила, что конвенция не может устранить претензии грузоотправителей, основанные на предоставляемых другими международными нормами гарантиях, направленных на то, чтобы перевозчик выдал «чистый» коносамент.

3. Советский Союз и Япония предложили опустить пункты 3 и 4 статьи 17. По мнению Японии, эти два пункта противоречат утвердившейся торговой практике в отношении гарантийных писем и еще более затруднили бы получение грузоотправителями средств с помощью документарных аккредитивов. Советский Союз предложил решать вопросы, затрагиваемые в пункте 3 статьи 17, на основе национального

права, а вопросы, затрагиваемые в пункте 4, — на основании общего правила статьи 8 об утрате перевозчиком права на ограничение ответственности.

*Исключение слов «включая любого грузополучателя»*

4. Франция и МАС предложили опустить слова «включая любого грузополучателя» в пунктах 2, 3 и 4 статьи 17<sup>57</sup>.

*Статья 17, пункт 1*

5. Канада отметила, что взаимосвязь между этим пунктом и пунктом 1 статьи 16, касающимся оговорок перевозчика, вносимых в коносамент, требует уточнения. По мнению Канады, целью пункта 1 статьи 17 является регулирование отношений между перевозчиком и грузоотправителем, в то время как пункт 1 статьи 16 касается отношений между перевозчиком и держателем коносамента.

*Предложения редакционного характера*

6. Предложения редакционного характера были сделаны Соединенным Королевством в отношении английского текста и ЦБМЖП в отношении французского текста пункта 1 статьи 17.

*Статья 17, пункт 2*

*Предложения редакционного характера*

7. Предложения редакционного характера, касающиеся только французского текста пункта 2 статьи 17, были сделаны Францией и ЦБМЖП.

*Статья 17, пункт 3*

8. Белорусская ССР, Соединенные Штаты, Советский Союз, Япония, ММК, МПС и МАС предложили опустить этот пункт.

9. В поддержку исключения этого пункта были приведены следующие основания:

а) вопрос об установлении отношений между перевозчиком и грузоотправителем, выдающим гарантийное письмо перевозчику, должен решаться применимым национальным правом (Белорусская ССР, Соединенные Штаты, Советский Союз и МАС);

б) положения пункта 3 несправедливы и нежелательны, поскольку они ставят грузоотправителя, явившегося инициатором обмана третьего лица, держащего коносамент, в лучшее положение, нежели перевозчика (ММК и МАС); кроме того, когда перевозчик выдает «чистый» коносамент на основе гарантийного письма грузоотправителя, можно предположить, что это, как правило, делается с намерением обмануть

<sup>57</sup> Франция и МАС также предложили опустить слова «включая любого грузополучателя» из текста пункта 3 б) статьи 16. Основания, приведенные Францией в поддержку ее предложения опустить эти слова, см. в пункте 10, выше, обсуждение пункта 3 статьи 16.

третье лицо, являющееся держателем коносамента, с тем чтобы в соответствии с положениями этого пункта гарантийные письма не имели силы в отношении грузоотправителей (МАС);

с) этот пункт не предусматривает удовлетворительной защиты грузополучателя от совместных обманных действий грузоотправителя и перевозчика (Соединенные Штаты);

d) этот пункт противоречит хорошо утвердившейся коммерческой практике и может породить проблемы для грузоотправителя, стремящегося добиться финансирования с помощью документарного аккредитива (Япония).

#### Статья 17, пункт 4

10. Белорусская ССР, Советский Союз, Япония, МПС и МАС предложили опустить этот пункт.

11. По мнению Белорусской ССР, Советского Союза, МПС и МАС, особый случай, затрагиваемый в этом пункте, уже должным образом регулируется общим правилом статьи 8 относительно утраты перевозчиком права на ограничение его ответственности в соответствии с конвенцией. МПС отметила, что единственный случай, который охватывается пунктом 4 статьи 17 и не охватывается статьей 8, связан с положением, когда перевозчик является невинной жертвой своего нечестного служащего.

12. Япония отметила, что пункты 3 и 4 статьи 17 противоречат утвердившейся коммерческой практике и создадут трудности для грузоотправителей, желающих получить кредит.

#### Предложение редакционного характера

13. ЦБМЖП сделало предложение редакционного характера, касающееся только французского текста пункта 4 статьи 17.

#### Статья 18. Другие документы, помимо коносамента

1. Германская Демократическая Республика предложила применять положения этой статьи лишь к случаю, когда другой документ, помимо коносамента, выдается по просьбе грузоотправителя, и предложила изменить формулировку этого пункта следующим образом:

«Когда перевозчик по просьбе грузоотправителя выдает документ, помимо коносамента, такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком грузов, описанных в нем».

2. Германская Демократическая Республика также предложила, для того чтобы учесть тенденции развития международного транспорта, дополнить эту статью следующими положениями, охватывающими правовые последствия других документов, помимо коносамента:

«а) Перевозчик обязан доставить груз грузополучателю, указанному в этом документе, в порт назначения.

b) Грузоотправитель сохраняет право распоряжения грузом до тех пор, пока он не доставлен в порт назначения, если только он не передал это право заранее в письменном виде и без каких-либо оговорок грузополучателю или какому-либо третьему лицу и не информировал перевозчика о такой передаче.

с) Если в таком документе содержится ссылка на условия перевозки, то они имеют силу, если о них сообщено или уведомлено каким-либо другим образом».

3. Канада предложила опустить эту статью, поскольку:

a) она создает неопределенность в отношении действительности предусмотренных в ней «других документов» и их статуса по отношению к конвенции;

b) вопрос, затрагиваемый в этой статье, уже надлежащим образом освещен в пункте 3 статьи 23.

4. МПС предложила в случае если пункт 2 статьи 4 проекта конвенции не будет изменен в соответствии с ее предложением<sup>58</sup>, изменить формулировку статьи 18 следующим образом:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий получение груза по договору перевозки, то такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком под свою охрану на территории порта грузов, описанных в нем».

5. МАС отметила, что выдача документа, подтверждающего заключение договора перевозки, и принятие перевозчиком груза в соответствии с таким договором представляют собой два отдельных акта и что заключение договора само по себе не является доказательством принятия груза. Поэтому она предложила ограничить сферу применения этой статьи случаями, когда выданный документ подтверждает не только договор перевозки, но и принятие груза перевозчиком, и предложила следующий измененный текст:

«Когда перевозчик выдает документ, помимо коносамента, подтверждающий договор перевозки и получение или принятие груза, такой документ является доказательством prima facie принятия перевозчиком грузов, описанных в нем».

#### часть v. претензии и иски

#### Статья 19. Уведомление о потерях, повреждении или задержке

##### Статья 19, пункт 1

1. Канада и Финляндия выдвинули возражения в отношении требования, в соответствии с которым, для того чтобы пользоваться опровержимой презумпцией, изложенной в этом пункте,

<sup>58</sup> Предложенную МПС поправку к пункту 2 статьи 4 см. в пункте 8, выше, обсуждение пункта 2 статьи 4.

грузополучатель должен представить перевозчику уведомление в письменной форме о потерях или повреждениях «не позднее момента передачи груза грузополучателю». Финляндия придерживается мнения, что данный период времени может оказаться слишком коротким для того, чтобы надлежащим образом защищать интересы грузополучателей.

2. Канада предложила изменить текст пункта 1 статьи 19 таким образом, чтобы разъяснить, что он применяется лишь в том случае, когда перевозчик сдал груз одним из способов, предусмотренных в пункте 2 статьи 4:

«Если уведомление о потерях или повреждениях, с указанием общего характера таких потерь или повреждений, не представляется грузополучателем или другим лицом, уполномоченным на получение груза, перевозчику, его служащим или агентам во время, когда перевозчик, его служащие или агенты передают груз, как это предусмотрено в пункте 2 статьи 4, такая передача является доказательством *prima facie* состояния грузов, как оно описано в коносаменте».

3. Франция предложила исключить выражение «если таковой имеется», содержащееся в конце текста этого пункта, поскольку презумпция, касающаяся состояния груза, когда он принят перевозчиком в свое ведение, может иметь место лишь в том случае, если действительно был выдан какой-либо транспортный документ, содержащий описание груза.

#### *Статья 19, пункт 2*

4. Белорусская ССР, Советский Союз, Украинская ССР и Фиджи выразили свое несогласие с использованием выражения «совершение доставки» для определения начала срока, в течение которого грузополучатель обязан направить перевозчику письменное уведомление о скрытых потерях или повреждениях.

5. Белорусская ССР, Советский Союз и Украинская ССР отметили, что в пункте 5 статьи 19 начало течения срока направления уведомления, а в пункте 1 статьи 19 окончание этого срока определены с помощью слова «передача» груза грузополучателю. Поэтому они предложили заменить в пункте 2 статьи 19 слова «после совершения доставки» словами «после передачи груза грузополучателю».

6. Фиджи предложило уточнить пункт 2 статьи 19, с тем чтобы ясно показать, что, как правило, письменное уведомление, требуемое в соответствии с этим пунктом, должно представляться грузополучателем в течение 10 дней после принятия им груза от перевозчика. Фиджи отметило, что единственным исключением из этого правила должен быть случай, когда в соответствии с пунктом 2 с статьи 4 перевозчик передал груз портовому органу или другой третьей стороне.

7. Финляндия выразила мнение, что установленный в пункте 2 статьи 19 10-дневный срок для направления письменного уведомления может оказаться слишком коротким для защиты надлежащим образом интересов грузополучателей.

8. МАС предложила во избежание возможной двусмысленности добавить положение, разъясняющее, что в этом пункте слово «дней» означает «последующих дней».

9. Канада заявила, что положения пункта 2 статьи 19 приемлемы.

#### *Статья 19, пункт 3*

10. Канада заявила, что положения пункта 3 статьи 19 приемлемы.

#### *Статья 19, пункт 4*

11. Канада заявила, что положения пункта 4 статьи 19 приемлемы.

#### *Статья 19, пункт 5*

12. Канада и Финляндия одобрили содержащееся в этом пункте положение, обуславливающее обязанность перевозчика выплачивать компенсацию за задержку в доставке груза направлением грузополучателем письменного уведомления перевозчику «в течение 21 дня со времени передачи груза грузополучателю».

13. МПС, которая выступила против возложения в соответствии с проектом конвенции ответственности на перевозчика за задержку в доставке<sup>59</sup>, предложила добавить в конце текста пункта 5 выражение «служащим или агентам», если такая ответственность будет сохранена.

14. МАС предложила во избежание возможной двусмысленности добавить положение, разъясняющее, что в этом пункте слово «дня» означает «последующего дня».

#### *Статья 19, пункт 6*

15. Канада предложила исключить текст этого пункта, с тем чтобы избежать возникновения какого-либо несоответствия с положениями, содержащимися в пунктах 1—5 статьи 19.

16. Белорусская ССР и Советский Союз предложили изменить текст пункта 6 статьи 19 таким образом, чтобы положение относительно своевременного направления грузополучателем письменного уведомления перевозчику по договору в равной степени касалось и фактического перевозчика, который осуществил часть перевозки.

<sup>59</sup> Точку зрения МПС в отношении возложения на перевозчика ответственности за задержку в доставке см. в пунктах 13 и 14, выше, обсуждение статьи 5 в целом.

*Статья 20. Исковая давность**Статья в целом*

*Характер исков, которые должны охватываться положениями об исковой давности*

1. Соединенные Штаты предложили, чтобы содержащиеся в этой статье положения об исковой давности применялись лишь по отношению к искам к перевозчику, связанным с потерями или повреждениями груза, и не применялись к искам, основания которых не связаны с перевозкой, поскольку эти иски выходят за пределы сферы применения данной конвенции и должны регулироваться применимым внутригосударственным правом.

2. Соединенное Королевство предложило, чтобы положения об исковой давности, содержащиеся в этой статье, не применялись в целях отклонения встречного иска грузовладельца к перевозчику, когда первый стремится получить от последнего освобождение от обязанности (которая возникла бы при отсутствии такого освобождения) сделать взнос по общей аварии в отношении потерь, явившихся результатом вины перевозчика<sup>60</sup>.

3. Япония предложила расширить положения об исковой давности, содержащиеся в этой статье, с тем чтобы охватить иски к перевозчику за неправильную поставку груза, осуществленную добросовестно в соответствии с гарантийным письмом, выданным банком.

*Предложение редакционного характера*

4. Соединенные Штаты предложили изучить тексты статей 20—22, с тем чтобы ликвидировать возможные несоответствия в употреблении содержащихся в них терминов.

*Статья 20, пункт 1**Продолжительность срока исковой давности*

5. Канада, Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, Франция, Япония, ММК, МПС, МАС и ЦБМЖП предложили установить в этом пункте одногодичный срок исковой давности. Были приведены следующие основания:

*a)* если в каком-либо особом случае возникнет необходимость увеличить одногодичный срок, например в целях продолжения переговоров между сторонами по урегулированию их спора, то в соответствии с положениями пункта 3 этот срок может быть увеличен (ММК, МАС и ЦБМЖП);

*b)* одногодичный срок, который в настоящее время действует в соответствии с пунктом 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, не

вызывал каких-либо затруднений (Франция и ММК);

*c)* одногодичный срок будет содействовать скорейшему разрешению споров, что является желательным в торговых отношениях (Франция и МПС);

*d)* одногодичный срок предоставляет грузовладельцам достаточно времени либо для достижения урегулирования спора с перевозчиком, либо для того, чтобы начать судебное или арбитражное разбирательство против него (МАС);

*e)* принятие одногодичного срока приведет данную конвенцию в соответствие с конвенциями СМР и СИМ в отношении срока исковой давности (МПС и ЦБМЖП);

*f)* принятие срока исковой давности, превышающего один год, не создаст гарантии того, что лицо, имеющее претензию, предъявит иск в течение такого более длительного срока (ММК).

6. Австрия, Венгрия, Мексика, Нигер, Сьерра Леоне и Швеция<sup>61</sup> предложили установить в этом пункте двухгодичный срок исковой давности. Были приведены следующие основания:

*a)* двухгодичный период предоставляет большую защиту интересов грузовладельцев (Мексика);

*b)* опыт применения одногодичного срока, который в настоящее время действует в соответствии с пунктом 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, показал, что одногодичный срок зачастую является слишком коротким для ведения переговоров и начала судебного разбирательства (Швеция);

*c)* хотя в соответствии с пунктом 3 одногодичный срок может быть увеличен, грузовладельцы и их страховщики иногда сталкивались с затруднениями, добиваясь увеличения этого срока таким путем, какой предусматривается в этом пункте (Швеция);

*d)* нынешнее решение об установлении одногодичного срока наряду с возможностью увеличения этого срока является неудовлетворительным, поскольку в национальном законодательстве разных стран, касающемся вероятности такого увеличения и видов допустимых увеличений, существуют различия (Венгрия);

*e)* принятие двухгодичного срока привело бы данный проект конвенции в соответствие с Варшавской конвенцией 1929 года в отношении срока исковой давности. Срок исковой давности, установленный Варшавской конвенцией, в данном случае особенно важен вследствие некоторых одинаковых черт морской перевозки грузов и воздушной перевозки грузов, например расстояния перевозок (Венгрия);

<sup>60</sup> Это предложение включено в новый текст, предложенный Соединенным Королевством для статьи 24. Этот новый текст приводится ниже, см. обсуждение этой статьи в пункте 3.

<sup>61</sup> Данная точка зрения Швеции была поставлена в зависимость от ее дальнейшего предложения, приведенного в пункте 7, ниже, относительно положений, касающихся исковой давности.

f) в соответствии с подпунктом *b* этого пункта течение срока исковой давности может начаться на девяностый день после заключения договора. Поскольку договор может быть заключен задолго до начала осуществления самой перевозки, двухгодичный срок исковой давности был бы более удовлетворительным, чем одногодичный срок (Австрия).

7. Швеция отметила, что ограниченные последствия ненаправления уведомления о потерях или повреждениях в соответствии с пунктом 1 статьи 19 данного проекта конвенции иногда приводят к злоупотреблениям со стороны грузовладельцев, которые не информируют перевозчиков об исках почти до момента истечения срока исковой давности. Соответственно Швеция предложила, чтобы принятие двухгодичного срока исковой давности было обусловлено положением, требующим от грузовладельцев информировать перевозчиков о своих исках в течение более короткого срока, чем два года, для того чтобы они сохраняли свое право на иск.

8. Нигерия предложила принять двухгодичный срок исковой давности для начала арбитражного разбирательства.

#### *Подпункты а и b*

9. Канада указала, что она предпочитает формулировку пункта 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года формулировке подпунктов *a* и *b* пункта 1. Однако она отметила, что подпункт *b*, вероятно, охватывает вид исков, не охваченных пунктом 6 статьи 3 Брюссельской конвенции 1924 года, например, в случае невыполнения перевозчиком договора перевозки вследствие неустановления им контроля над грузом.

10. Австрия указала, что, хотя путем принятия подпункта *b* намеревались охватить и случай полной потери груза, не совсем ясно, каким образом слова «или, если он не сделал этого, подписания договора» могут быть применены в отношении полной потери груза. Австрия отметила, что если перевозчик не принял груз, то не может быть и полной потери этого груза.

11. Соединенное Королевство отметило, что при обстоятельствах, предусмотренных подпунктом *b*, истец будет испытывать нехватку времени в том случае, когда судно задержано на более длительный срок, чем срок исковой давности, а груз был потерян уже после освобождения судна.

#### *Статья 20, пункт 3*

12. Белорусская ССР и Советский Союз предложили сформулировать текст этого пункта по образцу текста пункта 2 статьи 22 Конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров 1974 года<sup>62</sup>.

<sup>62</sup> А/CONF.63/15. В пункте 2 статьи 22 этой Конвенции говорится следующее: «Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору. Такое заявление может быть возобновлено».

13. ММК одобрил включение положения, предоставляющего сторонам возможность продлить срок исковой давности путем соглашения.

#### *Статья 20, пункт 4*

14. Канада предложила исключить текст этого пункта в соответствии с ее предложениями об исключении пункта 2 статьи 1<sup>63</sup> и статьи 10<sup>64</sup>.

#### *Статья 20, пункт 5*

15. Австрия предложила исключить этот пункт по следующим причинам:

*a)* содержащееся во второй фразе этого пункта правило, устанавливающее минимальный срок, в течение которого может быть предъявлен иск о возмещении ущерба, может вступить в противоречие с обязательствами, принятыми на себя каким-либо государством по другим международным конвенциям. Поэтому вторая фраза должна быть исключена;

*b)* если вторая фраза будет исключена, то первая фраза будет представлять собой лишь тавтологию.

16. ММК одобрил установленный в соответствии с этим пунктом минимальный срок для предъявления иска о возмещении ущерба.

### *Статья 21. Юрисдикция*

#### *Статья в целом*

##### *Предложения об исключении текста статьи 21*

1. Белорусская ССР, Советский Союз и Украинская ССР предложили исключить статью 21, поскольку, по их мнению, вопросы юрисдикции должны разрешаться в соответствии с нормами внутрисударственного права. Советский Союз указал, что статья 21 порождает неопределенность для ответчиков, предоставляя истцам целый ряд вариантов выбора суда, и что ее положения могут нарушать некоторые соглашения между государствами, касающиеся юрисдикции относительно споров, которые затрагивают организации в этих государствах.

2. МАС предложила исключить статью 21, с тем чтобы сохранить длительную международную практику разрешения проблем юрисдикции на основе соглашения между сторонами, касающегося выбора надлежащего суда. МАС указала, что в соответствии с пунктом 1 истцу предоставляется право одностороннего выбора любого суда из четырех, даже в тех случаях, когда стороны заранее пришли к соглашению относительно выбора какого-либо конкретного суда.

3. С другой стороны, Канада выразила свою поддержку права выбора, предоставляемого

<sup>63</sup> Предложение Канады об исключении текста пункта 2 статьи 1 см. в пункте 12, выше, обсуждение пункта 2 статьи 1.

<sup>64</sup> Предложение Канады об исключении текста статьи 10 см. в пункте 3 *a*, выше, обсуждение статьи 10.

истцам в соответствии с этой статьей, и указала, что эта статья удовлетворительным образом разрешит многие споры относительно юрисдикции, находящиеся на рассмотрении различных национальных судов.

*Возражение против ограничения юрисдикции договаривающимися государствами*

4. Финляндия и Швеция предложили не ограничивать юрисдикцию «договаривающимися государствами». Они указали, что такое ограничение породит проблемы тогда, когда данной конвенцией будет связано лишь небольшое число государств, например сразу же после вступления ее в силу. Швеция также отметила, что если иск предъявляется в недоговаривающемся государстве, то это государство может пренебречь положениями статьи 21, в особенности в том случае, если договор перевозки имеет какую-либо ясную связь с этим государством. Соответственно Швеция предложила исключить слово «договаривающееся» там, где оно стоит перед словом «государство», то есть в пунктах 1, 2 а и 3 статьи 21.

*Предлагаемое добавление к статье 21*

5. Австрия предложила рассмотреть вопрос о возможном добавлении к статье 21 положений, касающихся признания и обеспечения исполнения решений, выносимых судами в договаривающихся государствах, имеющих юрисдикцию по условиям этой статьи.

*Предложение редакционного характера*

6. Соединенные Штаты предложили согласовать терминологию, используемую в статьях 20, 21 и 22.

*Статья 21, пункт 1*

*Предоставлять истцу право выбора лишь в том случае, если в договоре перевозки не указан компетентный суд*

7. Германская Демократическая Республика заявила, что, вообще говоря, юрисдикция в отношении споров, возникающих из договора перевозки, должна быть предоставлена либо суду, указанному в этом договоре, либо суду, имеющему юрисдикцию в отношении данного спора в соответствии с соглашением между теми государствами, где стороны имеют свое местопребывание или предприятие. В тех случаях, когда это общее правило не применяется, Германская Демократическая Республика предложила предоставить истцу право выбрать суд в порту погрузки, в порту разгрузки или в месте нахождения основного предприятия перевозчика.

8. В качестве менее предпочтительной альтернативы исключению статьи 21 Белорусская ССР и Советский Союз предложили, чтобы возможные варианты выбора истцом суда, перечисленные в подпунктах а — d статьи 21, применялись

лишь в том случае, если в договоре перевозки не указан компетентный суд.

*Ограничить право выбора, предоставленное истцу*

9. МПС предложила исключить подпункты b, c и d пункта 1 или по меньшей мере два из этих подпунктов, поскольку их сохранение может поставить ответчиков в неопределенное положение и привести к поискам наиболее выгодного суда.

*Предложения, касающиеся начальной части пункта 1*

10. Нидерланды предложили заменить слова «при судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки» словами «при судебной тяжбе, возникающей на основании настоящей Конвенции», с тем чтобы разъяснить, что в данном случае не охватываются споры, касающиеся фрахтовых ставок.

11. Япония предложила дополнить пункт 1 положением, устанавливающим, что, когда истец уполномочивается «предъявить иск в договаривающемся государстве», то данный иск должен предъявляться в суде, имеющем юрисдикцию в отношении места, описанного в применимом подпункте пункта 1, согласно процессуальному праву соответствующего государства.

*Предложения, касающиеся отдельных подпунктов*

12. Бельгия и МАС указали, что сохранение подпункта 1 b может привести к предъявлению исков в судах, которые находятся на большом расстоянии от портов погрузки и разгрузки или от места нахождения основного предприятия перевозчика. Бельгия, ссылаясь на возможность того, что в соответствии с подпунктом 1 b перевозчику, заключившему договор перевозки через агента, может быть предъявлен иск в таком месте, где он лишь имеет такого агента и вследствие этого не может надлежащим образом защищать свои интересы, предложила изменить текст подпункта 1 b и сформулировать его по образцу статьи 17 Афинской конвенции 1974 года<sup>65</sup>.

13. Соединенные Штаты предложили следующий новый текст подпункта 1 e: «такое дополнительное место, которое может быть указано для этой цели в договоре перевозки».

*Статья 21, пункт 2*

*Предложения об исключении пункта 2<sup>66</sup>*

14. Нидерланды предложили исключить этот пункт на том основании, что в нем затрагива-

<sup>65</sup> В соответствующем положении пункта 1 b статьи 17 Афинской конвенции 1974 года говорится: «В суде Государства, где был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свою контору в этом Государстве и подпадает под его юрисдикцию».

<sup>66</sup> Можно напомнить, что некоторые правительства и организации предложили исключить статью 21; см. в пунктах 1—2, выше, обсуждение статьи 21 в целом.

ются вопросы процессуального права, которые должны разрешаться национальным законодательством.

15. МАС указала, что сохранение пункта 2 может создать трудности как в тех государствах, которые признали суверенный иммунитет государственных судов, так и в тех государствах, национальное законодательство которых не допускает предъявления вещных исков.

#### *Сфера применения пункта 2*

16. Соединенное Королевство предложило расширить сферу применения этого пункта, с тем чтобы наделить соответствующей юрисдикцией также и тот суд договаривающегося государства, который может в законном порядке наложить арест на любое судно, однотипное перевозимому судну.

17. Канада и Соединенное Королевство выразили сомнение относительно того, правильно ли описывать суды, имеющие юрисдикцию в соответствии с первой фразой подпункта 2 а, как «суды любого порта договаривающегося государства». Они отметили, что национальные суды не всегда наделяются юрисдикцией, ограниченной определенным районом в пределах данного государства, и что в любом случае юрисдикция судов крайне редко ограничивается районом какого-либо порта. Канада предложила изменить формулировку подпункта 2 а таким образом, чтобы предусмотреть в ней, что любой суд договаривающегося государства, который в законном порядке наложил арест на перевозящее судно, тем самым приобрел юрисдикцию. По той же причине Соединенное Королевство предложило заменить вышеупомянутое описание выражением «в судах договаривающегося государства, в любом порту которого...».

18. Советский Союз указал, что если пункт 2 статьи 21 будет сохранен, то следует уточнить, что суда, принадлежащие государству, исключаются из сферы применения данного пункта.

#### *Исключить положение подпункта 2 а, касающееся обязательного переноса исков*

19. Бельгия и Федеративная Республика Германии предложили исключить второе предложение подпункта 2 а, касающееся вопросов обязательного переноса исков, которые были предъявлены вследствие законного ареста перевозящего судна, по просьбе ответчика, при условии, что будут соблюдены специальные требования. Они отметили, что это положение может вступить в противоречие со статьей 7 Брюссельской конвенции 1952 года относительно наложения ареста на морские суда, которая не предоставляет ответчикам права переноса такого иска в другой суд. Федеративная Республика Германии также указала, что вследствие различий, имеющих во внутригосударственном процессуальном праве различных государств, перенос исков,

предъявленных в одном государстве, в другое государство практически неосуществим.

#### *Другие замечания относительно положения подпункта 2 а, касающегося обязательного переноса исков*

20. Австрия указала, что содержащееся во второй фразе подпункта 2 а положение, вынуждающее истца перенести иск, надлежащим образом предъявленный вследствие законного ареста перевозящего груз судна, по просьбе ответчика, если ответчик представил достаточные гарантии, в некоторых государствах может вызвать трудности процессуального характера.

21. Финляндия предложила включить положения, разъясняющие метод, которому должны следовать истцы при переносе исков, и воздействие таких переносов на срок исковой давности.

#### *Предложение редакционного характера*

22. ЦБМЖП внесло предложение редакционного характера, касающееся только французского текста подпункта 2 b.

#### *Статья 21, пункт 3*

#### *Изменения формулировки первой фразы*

23. Нидерланды предложили заменить слова «никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки» словами «никакого судебного производства, возникающего на основании настоящей Конвенции», с тем чтобы разъяснить, что в данном случае не охватываются споры, касающиеся фрахтовых ставок.

24. Соединенные Штаты предложили изменить выражение «в пунктах 1 и 2 настоящей статьи» следующим образом: «в пункте 1 или 2 настоящей статьи». Соединенные Штаты указали, что нынешняя формулировка имеет своим результатом непреднамеренное ограничение применимости данного положения к случаям, когда перевозящее судно было арестовано в законном порядке.

#### *Правило о возможных мерах предварительного или обеспечительного характера*

25. Филиппины предложили исключить из пункта 3 вторую фразу, касающуюся возможных мер предварительного или обеспечительного характера, принимаемых судами, отличными от судов, имеющих юрисдикцию в отношении данного иска в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи. Филиппины указали, что данное положение может иметь своим результатом принятие противоречивых постановлений судами разных договаривающихся государств.

26. Канада, отметив, что она не возражает против дополнительных мер обеспечительного характера, предоставляемых истцам согласно второй фразе пункта 3, указала, что сфера применения «мер предварительного или обеспечи-

тельного характера», указанных в нем, неясна и что это положение может противоречить пункту 4 статьи 21, который призван устранить случаи многократного предъявления исков между теми же сторонами и на тех же основаниях.

#### Статья 21, пункт 4

27. Канада предложила исключить этот пункт, поскольку он касается вопросов, которые должны разрешаться в соответствии с применимым внутригосударственным правом. Кроме того, данный пункт может создать затруднения для истцов, если какой-либо юрисдикции будет невозможно получить достаточное обеспечение.

28. Соединенные Штаты предложили заменить слова «пунктами 1 и 2 настоящей статьи», содержащиеся в подпункте 4 а, словами «пунктом 1 или 2 настоящей статьи». Соединенные Штаты указали, что настоящая формулировка имеет своим результатом непреднамеренное ограничение применимости подпункта 4 а к случаям, когда перевозящее судно арестовано в законном порядке.

#### Статья 21, пункт 5

29. Канада предложила исключить этот пункт, поскольку он касается вопросов, которые должны разрешаться на основе применимого внутригосударственного права. Канада указала, что применять это положение может оказаться невозможным вследствие существования национальных законов о юрисдикции, которые не допускают каких-либо изменений по соглашению сторон.

#### Статья 22. Арбитражное разбирательство

##### Статья в целом

1. Белорусская ССР, Советский Союз, Украинская ССР и МАС предложили исключить эту статью<sup>67</sup>. Они указали, что пункт 1 предоставляет истцу чрезмерное число вариантов выбора места, в котором он может начать арбитражное разбирательство. Поэтому сохранение этой статьи будет иметь своим результатом снижение числа случаев использования арбитражных оговорок в коносаентах и арбитражного разбирательства для разрешения споров, касающихся морской перевозки грузов. Такое снижение было бы нежелательно, поскольку арбитражное разбирательство является более простым, более быстрым и менее дорогостоящим, чем судебное разбирательство.

2. В качестве альтернативы исключению настоящей статьи Советский Союз и Украинская ССР предложили изменить статью таким образом, чтобы предусмотреть в ней, что предоставляемое истцу право выбора в отношении места проведения арбитража будет зависеть от любых условий, содержащихся в арбитражной оговорке

<sup>67</sup> Советский Союз и МАС отметили, что некоторые из замечания относительно статьи 21 также касаются статьи 22.

или соглашения, включенном в договор перевозки.

3. Канада указала, что эта статья является приемлемой, однако она должна быть дополнена положениями, касающимися следующих вопросов:

а) означает ли обращение в суд абсолютный отказ от права на арбитражное разбирательство; и

б) допускается ли обращение в суд в целях получения обеспечения до начала арбитражного разбирательства.

*Предоставлять истцу право выбора лишь в том случае, если в договоре перевозки не указано какое-либо место проведения арбитража*

4. Германская Демократическая Республика предложила определять место, в котором может проводиться арбитражное разбирательство, в соответствии с ее предложениями об определении суда, в котором может проводиться судебное разбирательство, то есть это место должно быть указано в договоре перевозки или определено в соответствии с соглашением между теми государствами, в которых стороны имеют свое местожительство или свое основное предприятие. Там, где не применяется вышеуказанное общее правило, истцу следует предоставлять право выбирать между портом погрузки, портом разгрузки и местонахождением основного предприятия перевозчика.

#### Статья 22, пункт 2

5. Бельгия отметила, что подпункт а iii может привести к арбитражному разбирательству, проводимому на большом расстоянии от портов погрузки и разгрузки или от местонахождения основного предприятия перевозчика. Бельгия сослалась на возможность того, что в соответствии с подпунктом а iii перевозчик, который заключил договор перевозки через агента, может быть вынужден прибегать к арбитражу в том месте, где он имеет лишь этого агента и вследствие этого не может надлежащим образом защищать свои интересы. Бельгия предложила сформулировать текст подпункта а iii по образцу статьи 17 Афинской конвенции 1974 года<sup>68</sup>.

6. Соединенные Штаты предложили изменить формулировку подпункта b следующим образом:

*«любое дополнительное место, которое может быть указано для этой цели в арбитражной оговорке или соглашении».*

#### Статья 22, пункт 4

7. Сьерра Леоне предложила исключить этот пункт на том основании, что эта конвенция не

<sup>68</sup> Соответствующие положения пункта 1 d статьи 17 этой Конвенции воспроизводятся выше. См. обсуждение статьи 21 в пункте 12, сноска 65.

должна препятствовать заключению сторонами, до возникновения спора, соглашения об арбитражной процедуре.

*Предложение редакционного характера*

8. Соединенные Штаты предложили согласовать терминологию, используемую в статьях 20, 21 и 22.

часть VI. отступления от положений конвенции

*Статья 23. Договорные условия*

*Статья 23, пункт 1*

1. Сьерра Леоне предложила исключить этот пункт, поскольку сторонам договора перевозки должно быть разрешено исключать по соглашению между собой некоторые или все положения конвенции<sup>69</sup>.

2. Канада предложила исключить последнюю фразу этого пункта, касающуюся «оговорок, дающих перевозчику право на страховое возмещение». Она отметила, что опасно давать единственный пример для случаев, охватываемых общими положениями, содержащимися в первых двух фразах этого пункта.

3. Франция предложила заменить в первой фразе пункта 1 слова «любом другом документе, подтверждающем договор перевозки» словами «любом другом перевозочном документе», с тем чтобы избежать возможного дублирования терминов, используемых в этой фразе.

*Статья 23, пункт 2*

4. Канада заявила, что она не возражает против этого пункта, предполагая, что его сфера применения будет ограничена предоставлением перевозчику выгод, связанных с экономическими или коммерческими возможностями.

*Статья 23, пункт 3*

5. Япония и МПС придерживаются мнения, что в сохранении этого пункта нет необходимости, и поэтому они предложили его исключить. Однако Канада заявила, что она считает данный пункт приемлемым.

6. Сьерра Леоне предложила дополнить этот пункт положением, ясно устанавливающим, что конвенция применяется к коносаменту, в котором не делается ссылки на эту конвенцию и не содержатся положения, отступающие от положений конвенции.

*Статья 23, пункт 4*

7. Канада и Япония предложили исключить этот пункт. Япония указала, что его положения не будут иметь практического применения.

8. Канада указала, что вторая фраза этого пункта, предоставляющая истцу право на ком-

пенсацию издержек, понесенных им в связи с осуществлением его права в соответствии с пунктом 4, породит некоторые проблемы:

a) круг издержек, в отношении которых истцу предоставлено право на возмещение, неясен;

b) положение о том, что издержки «определяются в соответствии с законом суда, на рассмотрение которого передано дело», зачастую не будет иметь своим результатом возмещение издержек, поскольку в соответствии с целым рядом национальных законов судебные издержки не могут быть возмещены истцам, выигравшим дело;

c) данное положение, по-видимому, предусматривает случаи преднамеренного включения перевозчиками в коносамент оговорок, которые являются недействительными, предусматривая в то же время лишь ограниченную санкцию, которая действует только в том случае, если грузоотправитель или грузополучатель предъявляют иск в суде;

d) данное положение, по-видимому, нарушает право национальных судов выносить решение о судебных издержках.

По этим причинам Канада предложила опустить пункт 4.

*Статья 24. Общая авария*

1. Бельгия и Нидерланды предложили изменить формулировку этой статьи таким образом, чтобы она не противоречила правилу D Йорк-Антверпенских правил. Нидерланды предложили следующий новый текст:

«1. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или внутригосударственного права в отношении общей аварии.

2. Правила настоящей Конвенции, относящиеся к ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, регулируют ответственность перевозчика за возмещение грузополучателю возможного взноса по общей аварии.

3. Положения предыдущего пункта не затрагивают обязательства сделать взнос по общей аварии в случае, если перевозчик не виновен в обстоятельствах, которые могут привести к убыткам или расходам».

2. Япония указала, что общим следствием применения второй фразы этой статьи и пункта 1 статьи 5 будет подрыв основного принципа общей аварии вследствие разрешения грузополучателю получать от перевозчика возмещение взноса по общей аварии, происшедшей в результате навигационной ошибки. Поэтому Япония предложила пересмотреть вторую фразу этой статьи.

<sup>69</sup> Аналогичные предложения об исключении некоторых договоров из сферы применения Конвенции см. в пунктах 7—14, выше, обсуждение статьи 2.

3. Соединенное Королевство указало<sup>70</sup>, что эта статья нуждается в изменениях по следующим причинам:

a) одним из методов, с помощью которого грузовладелец может отказаться сделать взнос по общей аварии, является использование такого «средства защиты по праву справедливости», как заявление о том, что перевозчик не может получить выгоду от причиненного им вреда за счет взноса по общей аварии, выплачиваемого грузовладельцем. Этот метод защиты интересов грузовладельца не отражен в нынешней формулировке статьи 24, и отсюда следует вывод, что он может быть исключен;

b) в этой статье не учитывается, что:

i) «положения договора перевозки или внутригосударственного права в отношении общей аварии», к которым применима настоящая конвенция, относятся не к принципу общей аварии, а к составлению диспаша; и

ii) эти положения должны также применяться в отношении претензий по спасанию груза.

Соединенное Королевство предложило следующий новый текст:

*«Общая авария и спасание на море*

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует применению положений договора перевозки или внутригосударственного права в отношении распределения убытков по общей аварии.

За исключением статей 6 и 20, правила настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика за потери или повреждения груза, определяют также, может ли грузополучатель получить возмещение взноса по общей аварии или на расходы по спасанию или отказаться сделать такой взнос».

4. Соединенное Королевство также предложило, что, поскольку эта статья не содержит отступлений от положений конвенции, она должна быть изъята из части VI проекта конвенции («Отступления от положений Конвенции») и помещена в часть II («ответственность перевозчика») либо в качестве части статьи 5, либо, что предпочтительнее, в качестве отдельной статьи.

5. Канада указала, что:

a) Конвенция о морской перевозке грузов не должна уделять общей аварии большего внимания, чем то, которым она пользуется в част-

<sup>70</sup> Предложение Соединенного Королевства, касающееся воздействия положений об исковой давности (статья 20) на некоторые иски при общей аварии, приводится выше (см. обсуждение статьи 20 в пункте 2). Предложение Соединенного Королевства о том, что статья 6 не должна применяться к искам грузовладельцев в отношении взноса по общей аварии и расходов по спасанию, приводится выше (см. обсуждение статьи 6 в пункте 35). Новый текст статьи 24, предложенный Соединенным Королевством и содержащийся в пункте 3, также включает в себя вышеуказанные предложения по статьям 6 и 20.

ном праве, и что статья 24 страдает именно этим недостатком;

b) в своем нынешнем виде данная статья в недостаточной степени защищает интересы грузовладельца в отношении взноса по общей аварии в том случае, когда его груз не был поврежден или потерян, и, лишь предполагая, что перевозчик может нести ответственность за выплату возмещения грузовладельцу, эта статья ограничивает размер суммы, которую перевозчик должен будет возместить грузовладельцу;

c) хотя Канада придерживается мнения, что каких-либо затруднений в связи с нынешней формулировкой статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года<sup>71</sup> не возникает, включению второй фразы статьи 24, по-видимому, способствовало противоположное мнение.

*Статья 25. Другие конвенции*

*Статья 25, пункт 1*

1. Филиппины предложили исключить этот пункт, поскольку это государство считает, что настоящая конвенция должна регулировать только вопросы морской перевозки грузов. Соответственно, Филиппины предложили ограничить сферу применения этого пункта путем добавления в конце этого пункта слов «не противоречащих положениям настоящей Конвенции».

2. Канада выразила несогласие с положением этого пункта, в соответствии с которым конвенция ставится в подчиненное положение противоречащим положениям других международных конвенций, касающихся вопросов ограничения ответственности владельцев морских судов.

*Предложение о внесении нового пункта 1-бис*

3. Соединенное Королевство предложило дополнить статью 25 новым пунктом, предусматривающим, что по конвенции не будет возникать каких-либо обязательств в тех случаях, когда перевозка регулируется положениями Афинской конвенции 1974 года. Соединенное Королевство отметило, что последняя Конвенция применяется к сопровождаемому багажу пассажиров.

*Статья 25, пункт 2*

4. Канада заявила, что содержащиеся в этом пункте положения являются приемлемыми.

5. МПС предложила добавить к конвенциям, упоминаемым в подпунктах 2 a и 2 b, Брюссельскую конвенцию о гражданской ответственности в области морской перевозки ядерных материалов 1971 года.

<sup>71</sup> В соответствующей части статьи 5 Брюссельской конвенции 1924 года говорится следующее:

«Ничто в этих правилах не препятствует внесению в любой конносамент каких-либо законных положений, касающихся общей аварии».

6. Австрия предложила исключить содержащееся в подпункте 2 *b* выражение «при условии, что такое законодательство во всех отношениях является таким же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская и Венская конвенции». Австрия указала, что вполне достаточно предусмотреть положение о том, что оператор ядерной установки несет ответственность в соответствии с применимым национальным законодательством, поскольку иногда невозможно провести сравнение, к

которому призывает подпункт 2 *b*, и в любом случае положения национального законодательства всегда являются более благоприятными в отношении истца, чем положения данного проекта конвенции или международных конвенций, упоминаемых в пункте 2.

*Предложение редакционного характера*

7. Франция внесла предложение редакционного характера, касающееся только французского текста подпункта 2 *a*.

**5. Доклад Генерального секретаря: проект конвенции о морской перевозке грузов; проект статей, касающихся выполнения конвенции, оговорок и других заключительных положений (A/CN.9/115) \***

## СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
ВВЕДЕНИЕ . . . . .	358
ПРОЕКТ СТАТЕЙ . . . . .	358
Статья [ ]. Депозитарий . . . . .	358
[Статья [ ]. Выполнение Конвенции] . . . . .	359
Статья [ ]. Дата применения . . . . .	359
Статья [ ]. Подписание, ратификация [принятие, утверждение], присоединение . . . . .	359
Статья [ ]. Оговорки . . . . .	359
Статья [ ]. Вступление в силу . . . . .	360
Статья [ ]. Денонсация . . . . .	361

### ВВЕДЕНИЕ

1. На восьмой сессии (10—21 февраля 1975 года) Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок, на которой был принят текст проекта конвенции о морской перевозке грузов, Рабочая группа обратилась к Секретариату с просьбой подготовить проект заключительных положений для рассмотрения его Комиссией на ее девятой сессии. В ответ на эту просьбу подготовлен настоящий доклад.

2. Будет отмечено, что в статье «Вступление в силу» такое вступление ставится в зависимость от государств, имеющих обусловленный тоннаж морского торгового флота, которые становятся договаривающимися государствами, причем общий тоннаж флота любого договаривающегося государства устанавливается путем ссылки на некоторые статистические таблицы, содержащиеся в Регистре судов Ллойда. Секретариат сносился с Регистром судов Ллойда по вопросу о методе составления этих таблиц, их формате и даты опубликования Регистром, и получил следующую информацию:

*a*) статистические таблицы основываются главным образом на данных, занесенных в регистры судов и дополненных любыми опублико-

ванными данными относительно небольших судов. Эти данные вводятся в вычислительную машину и ежедневно обновляются. Они собираются из всех надежных источников, включая правительственные органы, судовладельцев и судостроителей. Затем эти данные подвергаются изучению и оценке, с тем чтобы обеспечить их достоверность.

*b*) Регистр судов Ллойда не может быть уверенным в том, что категории торговых судов, содержащиеся в настоящее время в таблице 2, останутся теми же и в будущих выпусках этих таблиц, поскольку техническое развитие в области судостроения может вызвать определенные изменения. Однако в настоящее время не предвидится каких-либо радикальных изменений в этих категориях.

*c*) Регистр публикуется ежегодно в октябре и ноябре каждого года. Данные, содержащиеся в любом выпуске, приводятся по состоянию на 1 июля года опубликования.

### ПРОЕКТ СТАТЕЙ

#### *Статья [ ]. Депозитарий*

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.