

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General

31 March 2000

Russian

Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**

Тридцать третья сессия

Нью-Йорк, 12 июня - 7 июля 2000 года

Транспортное право: возможная будущая работа**Доклад Генерального секретаря****Содержание**

	<u>Пункты</u>	<u>Страница</u>
I. Введение	1-11	2
II. Ход работы Международного морского комитета	12-14	4
III. Обзор соответствующих вопросов и стадия рассмотрения возможных решений	15-52	4
A. Инспекция груза и описание груза в транспортном документе ..	17-23	5
B. Транспортный документ	24-31	6
C. Права перевозчика	32-39	7
D. Обязательства грузоотправителя, промежуточного держателя груза и грузополучателя	40-43	9
E. Доставка грузов в пункт назначения и его получение	44-50	10
F. Право распоряжаться грузом и право давать указания перевозчику	51-52	11
IV. Выводы	53-57	12

I. Введение

1. В процессе рассмотрения будущей работы в области электронной торговли после принятия на двадцать девятой сессии Комиссии в 1996 году Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле¹ Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли обсудила предложение о включении в свою программу работы обзора нынешней практики и нынешнего законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях установления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижения большей унификации законов².

2. Комиссии было сообщено, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы в отношении таких вопросов, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязательствами между продавцом и покупателем груза, а также правовое положение субъектов, обеспечивающих финансирование одной из сторон в договоре перевозки. В некоторых государствах имеются положения, относящиеся к этим вопросам, однако тот факт, что эти положения отличаются друг от друга и что во многих государствах они отсутствуют, представляет собой препятствие на пути свободного потока товаров и повышает стоимость сделок. Все более широкое использование электронных средств связи в области перевозки грузов еще больше усугубляет последствия этих фрагментарных и различных законов, а также вызывает необходимость разработки единообразных положений по вопросам, конкретно связанным с использованием новых технологий.

3. В этой связи было предложено, чтобы Секретариат запросил мнения и соображения по этим сложным моментам не только у правительств, но и, в частности, у соответствующих неправительственных и межправительственных организаций, представляющих различные интересы в области международной морской перевозки грузов. Анализ таких мнений и соображений позволил бы Секретариату представить на одной из будущих сессий доклад, который дал бы Комиссии возможность принять обоснованное решение в отношении желательного направления деятельности.

4. В отношении этого предложения был высказан ряд оговорок. Одна из них заключалась в том, что, поскольку охватить предстоит многочисленные и сложные вопросы, это ляжет тяжелым бременем на ограниченные ресурсы Секретариата. Вместо этого первоочередное внимание следует уделить другим темам, которые уже включены или вскоре будут включены в повестку дня Комиссии. Кроме того, было отмечено, что продолжающееся сосуществование различных договоров, регулирующих вопросы ответственности в области морской перевозки грузов, и медленный процесс присоединения к Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) делают маловероятным то, что добавление еще одного договора к уже существующим приведет к большему единообразию законов. Скорее существует определенная опасность того, что диссонанс в законодательстве может усугубиться.

5. Кроме того, было отмечено, что любая работа, которая будет связана с пересмотром режима ответственности, может воспрепятствовать присоединению государств к Гамбургским правилам, что было бы нежелательным результатом. Было подчеркнуто, что любое расследование, если таковое будет проводиться, не должно охватывать режим ответственности. Однако в ответ на это было указано, что пересмотр режима ответственности не является главной целью предлагаемой работы, что действительно необходимо - это найти современные решения вопросов, которые не регулируются или неадекватно регулируются договорами.

6. С учетом различных высказанных мнений Комиссия в тот момент не включила рассмотрение предложенных вопросов в свою повестку дня. Тем не менее она постановила, что Секретариат должен выступать в качестве координационного пункта для сбора информации, соображений и мнений по проблемам, возникающим на практике, и возможным решениям этих проблем. Такой сбор информации должен проводиться на широкой основе и должен охватывать, помимо правительств, международные организации, представляющие коммерческие секторы, участвующие в морской перевозке грузов, такие как Международный морской комитет (ММК), Международная торговая палата, Международный союз морского страхования, Международная федерация ассоциаций экспедиторов груза, Международная палата судоходства и Международная ассоциация портов и гаваней.

7. На своей тридцать первой сессии в 1998 году Комиссия заслушала сделанное от имени ММК заявление о том, что он с признательностью принимает приглашение сотрудничать с Секретариатом в изучении мнений секторов, участвующих в международной перевозке грузов, и в подготовке анализа этой информации. Этот анализ позволит Комиссии принять обоснованное решение в отношении желательного направления деятельности³. На этой сессии была заявлена энергичная поддержка работы по сбору информации, проводимой ММК и секретариатом Комиссии. Комиссия, в частности, выразила ММК признательность за его готовность приступить к осуществлению этого важного проекта, имеющего далеко идущие последствия, аналогичных которому на международном уровне не проводилось или почти не проводилось⁴.

8. На тридцать второй сессии Комиссии в 1999 году от имени ММК было сообщено, что рабочей группе ММК было поручено подготовить исследование по широкому кругу вопросов международного транспортного права в целях определения тех областей, в которых соответствующим секторам требуется унификация или согласование⁴. При проведении этого исследования было установлено, что соответствующие секторы чрезвычайно заинтересованы в продолжении осуществления этого проекта и предложили свой технический и юридический опыт для оказания помощи в этой деятельности. На основе этой благоприятной реакции и предварительных выводов рабочей группы можно высказать мнение о том, что дальнейшее согласование в области транспортного плана принесет значительную пользу международной торговле. Рабочая группа выявила ряд вопросов, не охваченных действующими инструментами по унификации. Некоторые из этих вопросов регулируются национальными законами, которые не согласованы на международном уровне. Если рассматривать эту проблему в контексте электронной торговли, то такая несогласованность становится еще более значительной. Было сообщено, что рабочая группа выявила многочисленные элементы взаимосвязи между различными видами контрактов, применяемых в международной торговле и международной перевозке грузов (например, контрактами купли-продажи, контрактами перевозки, страховыми контрактами, аккредитивами, контрактами на экспедирование груза, а также рядом других вспомогательных контрактов). В намерения рабочей группы входит разъяснение характера и функций этих элементов взаимосвязи и сбор и анализ информации относительно норм, регулирующих эти элементы в настоящее время. Эта работа на более позднем этапе будет включать проведение новой оценки принципов ответственности в целях выявления их сопоставимости с более широкой областью норм, касающихся перевозки грузов⁵.

9. На тридцать второй сессии Комиссии было также сообщено о том, что рабочая группа направила всем организациям - членам ММК вопросник, охватывающий многочисленные правовые системы. ММК намеревался после получения ответов на вопросник создать Международный подкомитет в целях анализа данных и отыскания основы для дальнейшей работы в направлении согласования права в области международных перевозок грузов. Комиссия была заверена в том, что ММК предоставит свою помощь в подготовке универсально приемлемого инструмента согласования⁶.

10. На своей тридцать второй сессии Комиссия выразила благодарность ММК за принятие мер на основании направленной ею просьбы о сотрудничестве и просила Секретариат продолжить сотрудничество с ММК в работе по сбору и анализу информации. Комиссия выразила надежду на то, что на следующей сессии будет представлен доклад с изложением результатов исследования и предложений относительно будущей работы⁷.

11. Цель настоящего доклада состоит в том, чтобы информировать Комиссию о работе, проделанной к настоящему времени ММК в сотрудничестве с секретариатом Комиссии за период, прошедший после проведения тридцать второй сессии Комиссии. Эта информация призвана содействовать принятию Комиссией решения относительно характера и масштабов любой дальнейшей работы, которую она могла бы с пользой осуществить.

II. Ход работы Международного морского комитета

12. В сотрудничестве с секретариатом Комиссии ММК организовал проведение широкого исследования мнений и предложений, касающихся практических проблем и возможных путей их решения. Исполнительный совет ММК учредил Руководящий комитет для рассмотрения этого проекта. Руководящий комитет выпустил доклад от 29 апреля 1998 года⁸ с изложением плана работы, которую надлежит проделать рабочей группе. Затем была учреждена международная рабочая группа; она изучила вопросы, поставленные в докладе Руководящего комитета, и подготовила вопросник, разосланный всем национальным ассоциациям морского права в мае 1999 года.

13. Вопросник охватывал следующие аспекты: а) инспекция и описание груза в транспортном документе; б) транспортный документ (дата, подпись и сведения, содержащиеся в транспортном документе, помимо описания груза); в) права перевозчика (фрахт, "мертвый фрахт", простой и другие сборы и право удержания); г) обязательства грузоотправителя, промежуточного держателя и грузополучателя; д) доставка и получение груза в пункте назначения; и е) права распоряжения грузом.

14. Исполнительный комитет ММК учредил Международный подкомитет по вопросам транспортного права, в состав которого было предложено войти делегациям от всех национальных ассоциаций морского права, а также международных организаций, занимающихся вопросами торговли и перевозок. Международный подкомитет провел свое совещание в Лондоне 27-28 января 2000 года; он планирует провести совещания в Лондоне 6-7 апреля 2000 года и в Нью-Йорке 7-8 июля 2000 года. Одновременно с началом осуществления проекта были развернуты консультации с различными секторами в форме совещаний за круглым столом и двусторонних контактов.

III. Обзор соответствующих вопросов и стадия рассмотрения возможных решений

15. На своем первом совещании Международный подкомитет обсудил шесть вопросов, которые, по мнению Рабочей группы, вытекают из ответов на вопросник, упомянутый в пункте 12 выше. В соответствии со своим кругом ведения Международный подкомитет должен подготовить проект документа, призванного обеспечить единообразие транспортного права. На первом совещании был определен круг вопросов, которые мог бы урегулировать такой документ.

16. Ниже содержится резюме информации, проанализированной Международным подкомитетом на его первом совещании, в отношении состояния права, регулирующего эти шесть вопросов, с изложением возможных решений, которые, как было согласовано на

первом совещании Международного подкомитета, предлагаются рабочей группой для обсуждения на втором совещании Международного подкомитета. В приводимом ниже тексте ссылки на страны следует понимать как ссылки на страны национальных ассоциаций морского права и национальных членов других соответствующих организаций, которые представили ответы на вопросник. С этими ответами можно ознакомиться через Web-сайт ММК (www.comitemaritime.org).

А. Инспекция груза и описание груза в транспортном документе

17. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз под свою ответственность, перевозчик должен по требованию грузоотправителя выдавать последнему коносамент, включающий, в частности, такие данные, как общий характер груза, необходимые для идентификации груза основные марки и ясно выраженное указание в соответствующих случаях на опасный характер груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество (все такие данные указываются так, как они представлены отправителем) и внешнее состояние груза (см. Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские правила), подпункт (b) пункта 1 статьи 3, Гаагские правила с поправками, внесенными в них соответствии с Брюссельским протоколом 1968 года (Гаагско-Висбийские правила), подпункты (b) и (c) пункта 3 статьи 3; Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила), подпункты (a) и (b) пункта 1 статьи 15).

18. В этой связи возникает вопрос, касающийся степени ответственности перевозчика за инспекцию перевозимого груза, в частности в ситуациях, когда фактическая инспекция может и не быть физически возможной или экономически осуществимой, таких как перевозка насыпных грузов, контейнерная перевозка, перевозка многочисленных мелких предметов, технических грузов или в тех случаях, когда в порту погрузки отсутствуют весовые устройства. Еще один вопрос связан с тем, в какой мере предусмотренные в транспортном документе данные должны служить доказательством *prima facie* такой информации, особенно в ситуациях, когда такая информация поступает от отправителя с помощью электронных средств.

19. Судя по ответам на вопросник ММК, в подходе к данному вопросу существует существенная последовательность. Считается, что груз находится в хорошем "внешнем" состоянии и порядке, которые были определены в результате наружного осмотра (в Австралии, Венгрии, Испании, Италии, Канаде, Китае, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии), без нарушения упаковки (в Канаде), а также с учетом, как предусмотрено в ряде правовых систем, других элементов, таких, как масса (в Японии и Австралии), шум и запах (в Японии) и штурманские расписки (в Новой Зеландии). В Польше предусмотрено условие добросовестности, согласно которому перевозчик не располагал информацией (несмотря на проявление должного усердия) о том, что груз был отправлен не в том состоянии, которое было указано в коносаменте. В Индонезии, как представляется, этот термин понимается как означающий получение перевозчиком груза в надлежащем и хорошем состоянии после "проверки и повторной проверки" состояния груза.

20. Перевозчик не располагает разумными возможностями для проверки предоставленных грузоотправителем данных в тех случаях, когда груз помещен в контейнеры и был упакован грузоотправителем (в Австралии, Аргентине, Индонезии, Нидерландах, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки); в случае насыпных грузов (в Италии и Нидерландах), исключая сведения о массе и данные обследований (в Китае); в случае груза, имеющего общую упаковку (в Нидерландах); технического груза (в Норвегии); в случаях, когда неэкономично

регистрировать груз (в Италии и Нидерландах) или когда весовое оборудование отсутствует (в Соединенных Штатах Америки).

21. Общая позиция состоит в том, что перевозчик может отказываться включать в коносамент информацию, явно не соответствующую действительности (в Австралии, Испании, Канаде, Нидерландах, Норвегии и Соединенных Штатах Америки) или если есть основания полагать, что информация не соответствует действительности (в Австралии, Испании, Канаде, Норвегии и Соединенных Штатах Америки). В то же время в Италии перевозчик может отказываться включать информацию в коносамент лишь в том случае, если такая информация фактически была признана не соответствующей действительности.

22. На первом совещании Международного подкомитета была достигнута договоренность о том, что в тех случаях, когда у перевозчика имеются разумные основания подозревать, что представленная грузоотправителем информация не содержит точного описания груза, перевозчик обязан проверить такую информацию, если он располагает разумными средствами для такой проверки. Таким образом, перевозчик может быть освобожден от обязанности включать информацию, требуемую при иных обстоятельствах, лишь в тех случаях, когда у него нет разумных средств для ее проверки.

23. Круг других вопросов, рассмотренных Международным подкомитетом, включал в себя условия, на которых перевозчик может обеспечить свою защиту путем невключения в транспортный документ описания груза, который он не в состоянии проверить (например, путем включения таких формулировок, как "как сообщается, содержат" и "вес и количество указаны грузоотправителем"), последствия ограничительных оговорок в транспортных документах и желательность разработки унифицированных положений, регулирующих применение и действие таких оговорок, с учетом их практических последствий в отношении контейнерных перевозок.

В. Транспортный документ

24. Несмотря на то, что в статье 16 Гамбургских правил указана определенная минимальная информация, которая должна содержаться в коносаментах, этот вопрос оставлен в основном открытым в Гаагско-Висбийских правилах, где, в частности, конкретно не указываются дата и подпись на коносаментах или методы идентификации перевозчика. Таким образом, вопрос о содержании коносамента и последствиях отсутствия определенной информации или указания неправильной информации решается главным образом в рамках внутреннего права.

1. Дата

25. Датирование транспортного документа либо является в настоящее время обязательным (в Аргентине, Германии, Индонезии, Испании, Китае, Корейской Народно-Демократической Республике, Ливане, Нидерландах, Норвегии, Польше и Турции), либо не являясь обязательным, повсеместно применяется на практике (в Австралии, Канаде, Новой Зеландии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки), как правило, в целях соблюдения требований банков, выдающих аккредитивы.

26. Применимой датой является дата подписания коносамента (в Италии, Корейской Народно-Демократической Республике, Нидерландах и Японии), дата выдачи (в Германии и Польше), дата получения или погрузки на борт судна (в Австралии, Италии, Канаде, Китае, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии) либо сутки после даты размещения груза на борту судна (в Испании).

27. По мнению большинства участников первого совещания Международного подкомитета, дата не должна рассматриваться как основной элемент коносамента, и недатированный коносамент должен считаться имеющим силу. В то же время было высказано мнение о том, что полезным было бы наличие унифицированного общего положения, уточняющего значение даты, указанной в коносаменте. Было также предложено, чтобы Международный подкомитет изучил правовые последствия выдачи коносамента с указанием неправильной или неточной даты.

2. Подпись

28. Подпись на коносаменте является обязательной в некоторых странах (например, в Аргентине, Венгрии, Испании, Италии, Китае, Корейской Народно-Демократической Республике, Ливане, Нидерландах, Норвегии, Польше, Турции и Японии); если такое требование отсутствует (в Австралии, Германии, Индонезии, Канаде, Новой Зеландии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки), коносамент подписывается по просьбе отправителя (в Германии) или, как правило, подписывается на практике (в Австралии, Канаде, Новой Зеландии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки) с учетом требований банков, касающихся выдачи аккредитивов.

29. Международному подкомитету было предложено уделить особое внимание правовым последствиям отсутствия полномочий на подписание коносамента от имени очевидного перевозчика и рассмотреть вопрос о том, какие средства подписания транспортного документа являются приемлемыми.

3. Сведения, включаемые в транспортные документы, в дополнение к описанию груза

30. Согласно некоторым национальным системам требуется, чтобы в коносаменте указывалось наименование перевозчика (например, в Германии, Испании, Италии, Китае, Ливане, Норвегии, Польше, Турции и Японии) и адрес перевозчика (в Германии, Китае, Ливане и Норвегии) или капитана судна (в Испании), либо лишь домицилий перевозчика (в Италии) или "обозначение" (в Польше). В рамках других систем такие требования не установлены (в Австралии, Аргентине, Венгрии, Индонезии, Канаде, Нидерландах, Новой Зеландии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки), хотя в рамках таких систем наименование перевозчика обычно указывается.

31. В этой связи Международному подкомитету было предложено рассмотреть вопросы о том, какие элементы являются целесообразными для идентификации перевозчика и каковы последствия имеющего юридическую силу включения условий чартер-партии в коносамент для целей идентификации перевозчика.

С. Права перевозчика

32. К настоящему времени Международный подкомитет рассмотрел следующие основные вопросы, связанные с правами перевозчика: когда фрахт считается выполненным и когда он подлежит оплате; каковы последствия невозможности исполнения договора для обязательства оплатить фрахт; имеет ли перевозчик право задерживать поставку груза до уплаты фрахта; может ли перевозчик осуществлять право удержания груза; в какой мере грузоотправитель может использовать оговорку о прекращении выполнения обязательств, с тем чтобы избежать ответственности; может ли перевозчик требовать плату за "мертвый" фрахт, простой и другие сборы на той же основе, что и в случае фрахта, либо данный вопрос должен регулироваться транспортным документом.

1. Фрахт

33. Значение таких выражений, как "фрахт уплачен в порту погрузки" и "фрахт подлежит уплате грузополучателем в порту назначения", толкуется в основном единообразно, т.е. "оплата в порту погрузки" лишает перевозчика права требовать уплаты фрахта от грузополучателя, а "уплата в порту назначения" означает, что перевозчик может требовать уплаты фрахта от грузополучателя (в Аргентине, Индонезии, Испании, Италии, Канаде, Китае, Корейской Народно-Демократической Республике, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии). Кроме того, имеет место существенная последовательность в подходе к ответственности за уплату фрахта, причем ответственность за уплату фрахта несет грузополучатель (в Венгрии, Германии, Канаде, Ливане, Норвегии, Польше, Турции и Японии) либо ответственность *prima facie* лежит на грузоотправителе (в Венгрии, Канаде, Нидерландах и Соединенных Штатах Америки), но в иных случаях зависит от условий контракта (в Австралии, Аргентине, Испании, Италии, Китае, Новой Зеландии и Японии). Что касается промежуточных держателей груза, то они либо могут (в Канаде), либо не могут (в Японии) нести ответственность за фрахт.

34. В большинстве случаев фрахт считается выполненным, когда перевозка осуществлена, если в контракте не указано иное (в Австралии, Аргентине, Индонезии, Италии, Канаде, Китае, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии). Аналогичным образом фрахт, как правило, подлежит уплате, когда он выполнен (по прибытии в порт назначения), если в контракте не указано иное (в Австралии, Аргентине, Индонезии, Италии, Канаде, Китае, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии).

35. Последствия недостижимости целей договора могут быть различными: перевозчик может сохранять право на фрахт (в Италии); или перевозчик может сохранять право на фрахт лишь в случае его выполнения (в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии); пропорционально части выполненного фрахта (в Венгрии, Испании, Норвегии, Соединенных Штатах Америки и Японии); и может иметь место замораживание обязательства уплатить фрахт, с тем чтобы, если фрахт уплачен до наступления непредвиденных обстоятельств, делающих цели договора недостижимыми, перевозчик сохраняет такое право, а в противном случае перевозчик не имеет право требовать уплаты фрахта (в Австралии и Новой Зеландии).

2. "Мертвый" фрахт, простой и другие сборы

36. Ответственность грузоотправителя за "мертвый" фрахт, простой и другие сборы определяется условиями контракта (в Австралии, Аргентине, Канаде, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Японии), однако в Италии грузоотправитель несет ответственность за "мертвый фрахт", а в Турции перевозчик имеет право не осуществлять поставку в случае неуплаты мертвого фрахта и других сборов таким же образом, как и в случае фрахта. Оговорки о прекращении выполнения обязательств, как правило, имеют юридическую силу (в Австралии, Испании, Италии, Канаде, Китае, Нидерландах, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Швеции), однако в Индонезии делается исключение из этого правила.

37. Как представляется, грузополучатель, если контрактом не предусмотрено иное, несет ответственность за уплату мертвого фрахта, расходов за простой и других сборов (в Австралии, Канаде, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Японии), однако в Норвегии грузополучатель несет

ответственность лишь за простой в порту погрузки, причем сумма конкретно указывается в коносаменте.

3. Право удержания

38. За рядом исключений (в Аргентине), право перевозчика останавливать поставку груза до уплаты фрахта широко признается (в Австралии, Венгрии, Германии, Индонезии, Испании, Италии, Канаде, Китае, Ливане, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии). Право перевозчика по своему характеру является посессорным и, как правило, утрачивает свою силу после поставки груза (в Австралии, Канаде, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки) за рядом исключений (в Аргентине, Германии, Италии и Ливане) при условии, что такое право активно применяется (в Аргентине и Италии).

39. Хотя в Японии могут осуществляться общие права удержания, в других странах, как правило, этот вопрос решается иным образом (в Аргентине, Испании, Италии, Ливане, Нидерландах и Соединенных Штатах Америки) или иным образом, если это четко не указано в договоре перевозки (в Австралии, Канаде, Новой Зеландии, Норвегии и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии).

D. Обязательства грузоотправителя, промежуточного держателя груза и грузополучателя

1. Грузоотправитель

40. Грузоотправитель обязан отправлять ясно идентифицируемый груз и обеспечивать точное описание товаров в транспортном документе (в Австралии, Аргентине, Германии, Индонезии, Канаде, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки и Японии). В тех случаях, когда груз упакован грузоотправителем, последний обязан обеспечивать надлежащую упаковку, соответствующую характеру груза (в Германии); отправлять опасные грузы лишь с согласия перевозчика (в Японии и Германии отправитель обязан лишь уведомить перевозчика об опасном характере груза); если это применимо, соблюдать любые требования, касающиеся маркировки и упаковки опасных грузов (в Канаде); доставлять товары перевозчику на основе, согласованной в транспортном документе, и, если не достигнута иная договоренность, уплачивать фрахт при условии, что такая договоренность четко указана на лицевой стороне транспортного документа (в Японии).

2. Промежуточный держатель груза

41. В ответах на вопросник обязательства промежуточных держателей груза не разъяснены.

3. Грузополучатель

42. Грузополучатель обязан принять (в Венгрии, Индонезии, Испании, Италии, Канаде, Китае, Нидерландах, Норвегии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки и Японии) и вывести (в Канаде) груз, даже если он поврежден (в Аргентине, Испании, Канаде, Нидерландах, Польше и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии) в течение всего периода пока он поддается идентификации (в Канаде и Польше), "сохраняет свою коммерческую идентичность" (в Австралии, Новой Зеландии и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии), исключая случай "конструктивной полной гибели" (в Соединенных Штатах Америки). Получение груза должно осуществляться своевременно (в Австралии, Канаде, Новой Зеландии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной

Ирландии и Соединенных Штатах Америки) и на основе сотрудничества (в Австралии, Аргентине, Испании, Италии, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки). В том случае, если нанесенный грузом ущерб не позволяет идентифицировать его, грузополучатель обязан сотрудничать в максимально необходимой степени, с тем чтобы перевозчик был в состоянии обследовать груз (в Испании).

43. Перевозчик обязан выполнять указания, касающиеся доставки груза, если такие указания даются соответствующим держателем груза (в Австралии, Канаде, Китае, Новой Зеландии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки и Японии), и осуществлять передачу груза получателю в пункте назначения (в Австралии, Аргентине, Индонезии, Италии, Канаде, Нидерландах, Новой Зеландии, Польше, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки и Турции). В отношении использования рефрижераторов новозеландская ассоциация также предложила предусмотреть дополнительное обязательство представлять (по запросу) информацию о регистрации температурного режима за весь период распоряжения грузом перевозчиком.

Е. Доставка грузов в пункт назначения и его получение

44. Рассмотренные Международным подкомитетом вопросы включали в себя следующее: при каких обстоятельствах грузополучатель может отказываться от приемки поставленного груза; какие меры считаются при таких обстоятельствах правомерными для принятия перевозчиком; и какова надлежащая процедура поставки в том случае, если, как это часто имеет дело на практике, груз поступает раньше, чем транспортный документ.

45. Перевозчик должен доставить груз лицу, имеющему право на его приемку. Если перевозчик осуществляет доставку груза без предъявления грузополучателем коносамента, перевозчик несет ответственность за любой связанный с этим ущерб (в Австралии, Германии, Испании, Нидерландах, Новой Зеландии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки и Турции). Гарантийное письмо представляет собой отдельный договор, освобождающий перевозчика от такой ответственности. Доставка в соответствии с гарантийным письмом не затрагивает права лица, уполномоченного осуществить доставку, выдвигать претензии в адрес перевозчика (в Австралии, Венгрии, Испании, Канаде, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии).

46. Большинство участников первого совещания Международного подкомитета выступили за конкретное возложение на грузополучателя обязанности принимать доставленный груз. Было также отмечено, что в таком случае перевозчик должен уведомить грузополучателя о готовности груза к доставке. Кроме того, было выражено мнение о том, что, если грузополучатель не обеспечивает приемку доставленного груза или если в месте назначения грузополучатель, по-видимому, отсутствует или если по любой другой причине перевозчик не в состоянии осуществить поставку, контрагент перевозчика в принципе несет финансовую ответственность и должен также сформулировать указания в отношении распоряжения грузом. Было также предложено установить в отношении коносаментов срок исковой давности, с тем чтобы по истечении определенного периода времени любое право выдвигать претензии в соответствии с коносаментам утрачивалось.

47. Международный подкомитет также рассмотрел вопрос о надлежащих мерах, принимаемых перевозчиком, если грузополучатель не присутствует в порте разгрузки для

приемки груза, либо отказывается осуществить приемку и при каких обстоятельствах перевозчик может распоряжаться грузом.

48. Право распоряжаться грузом действует во многих национальных системах (в Аргентине, Венгрии, Германии, Индонезии, Италии, Канаде, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенных Штатах Америки и Японии). Перевозчик имеет право выгружать груз и осуществлять его таможенную очистку (в Новой Зеландии), а также помещать груз на склад (в Аргентине, Венгрии, Индонезии, Италии, Канаде, Китае, Корейской Народно-Демократической Республике, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатах Америки, Турции и Японии). В то же время в рамках некоторых национальных систем перевозчик обязан передавать товары на хранение компетентному судебному органу (в Индонезии, Испании, Италии и Японии).

49. Уведомление должно направляться (в Венгрии, Германии, Италии и Японии) незамедлительно (в Венгрии, Италии и Японии) грузополучателю (в Японии) или грузоотправителю (в Венгрии и Италии). Расходы за хранение приписываются к грузу (в Аргентине и Соединенных Штатах Америки) или возлагаются на перевозчика (в Венгрии, Канаде и Японии) или грузополучателя (в Канаде, Китае, Корейской Народно-Демократической Республике, Нидерландах, Норвегии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах Америки), при этом предполагается, что грузополучатель становится страной договора перевозки (в Нидерландах) или требует приемки доставленного груза либо выдвигает в этой связи соответствующее требование (в Австралии, Новой Зеландии и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии).

50. По истечении определенного периода времени перевозчик имеет право продать груз или выставить его на аукцион. В Китае такой период составляет 60 дней; в Венгрии - 15 дней; в Японии - 14 дней; в Норвегии - "разумный период"; а в Испании - 20 дней. Продажа груза осуществляется с санкции суда (в Индонезии, Китае, Нидерландах и Японии). Груз может быть продан, если грузополучатель продолжает отказываться сотрудничать (в Новой Зеландии), либо груз может быть выставлен на аукцион в любой момент (в Японии).

Г. Право распоряжаться грузом и право давать указания перевозчику

51. Одним из аспектов договоров перевозки является право договорного контрагента перевозчика распоряжаться грузом. Такое право предусматривает, в частности, право обращения к перевозчику с просьбой остановить перевозку груза, изменить место его доставки и доставить груз не грузополучателю, указанному в транспортном документе, а другому грузополучателю. Помимо таких прав признается, что имеющее такое право лицо может также обговаривать новые условия с перевозчиком вне зависимости от того, подразумевается ли, что перевозчик при таких обстоятельствах по своему усмотрению может отвергать такие изменения договора или соглашаться с ними. Хотя международные конвенции в области морского права (Гаагские правила и Гамбургские правила) данный вопрос не охватывают, в ряде документов, касающихся других видов транспорта, такая цель достигнута, и поэтому они обеспечивают по меньшей мере основу для возможной дальнейшей унификации.

52. Было высказано мнение о целесообразности дальнейшего рассмотрения Международным подкомитетом вопроса о том, когда фактически осуществляется переход права распоряжаться грузом и права давать указания перевозчику, с учетом вида письменного доказательства в договоре перевозки, использованного сторонами (например, коносамент, морская накладная или электронный эквивалент любого из таких документов) и ситуаций, в которых не

используется никакой транспортной документ. Было также предложено, чтобы Международный подкомитет рассмотрел вопрос о том, какое удостоверение личности должно предъявлять соответствующее лицо для осуществления права распоряжаться грузом и права давать указания перевозчику.

IV. Выводы

53. Как указано выше, работа, проведенная к настоящему моменту ММК в сотрудничестве с Секретариатом, касалась главным образом вопросов, связанных с инспекцией и описанием груза в транспортном документе; содержанием транспортного документа; правами перевозчика; обязанностями грузоотправителя, промежуточного держателя груза и грузополучателя; доставкой и приемкой груза в пункте назначения; правами распоряжаться грузом; и правом давать указание перевозчику.

54. В рамках такой работы отмечалось, что хотя коносаменты по-прежнему используются, особенно в тех случаях, когда требуется наличие оборотного документа, фактическая морская перевозка грузов нередко представляет собой лишь один из элементов международных перевозок. В случае контейнерных перевозок даже наличие коносамента на доставку из одного порта в другой предполагает приемку и доставку в одном пункте, непосредственно не связанным с портом прибытия морского судна или его разгрузки. Кроме того, в большинстве ситуаций невозможно осуществить приемку доставленного груза у борта судна. В случае же использования различных видов транспорта нередко возникают пробелы между обязательными режимами применительно к различным использованным видам транспорта. В этой связи было предложено в процессе разработки согласованного на международном уровне режима, охватывающего взаимоотношения между сторонами договора перевозки в течение всего периода распоряжения перевозчиком соответствующим грузом, учитывать также вопросы, возникающие в связи с такими видами деятельности, которые являются неотъемлемыми компонентами перевозки, согласованными сторонами и имеющими место до погрузки и после разгрузки, а также вопросы, возникающие в случаях, когда предусмотрены перевозки с использованием более чем одного вида транспорта. Кроме того, хотя в ходе такой работы основное внимание, как первоначально представлялось, уделялось изучению тех областей права, которые регулируют перевозку товаров и которые ранее не были охвачены международными соглашениями, все чаще высказывается мнение, что настоящий и имеющий широкую базу проект следует расширить, охватив им обновленный режим ответственности, который будет призван дополнять условия предлагаемого инструмента согласования.

55. В этой связи следует отметить, что аналогичные предложения высказывались на тридцать второй сессии Комиссии, когда была выражена заинтересованность в проведении объявленного исследования, которое не ограничивалось бы ответственностью перевозчиков и в котором была бы проанализирована взаимозависимость между различными договорами в области международной перевозки грузов и необходимостью обеспечить правовую поддержку в современных договорах и практике в области транспорта. Было отмечено, что расширяющийся диссонанс в области международной перевозки товаров является источником озабоченности и что в целях обеспечения определенной правовой основы для современной договорной и транспортной практики необходимо не ограничиваться рамками вопросов ответственности, а, при необходимости, пересмотреть занятые прежде позиции. Кроме того, указывалось, что в рамках любой последующей работы в этой области права следует анализировать и учитывать различные региональные инициативы в области транспортного права⁹.

56. В результате определения проблематики и предварительного обсуждения, имевшего место в ходе первого совещания Международного подкомитета, было принято решение о том, что рабочая группа ММК подготовит документ с изложением таких вопросов и возможных выдвинутых решений, в некоторых случаях на альтернативной основе, для обсуждения в рамках Международного подкомитета.

57. Комиссия, возможно, пожелает принять к сведению ход работы, проделанной после проведения ее тридцать второй сессии, когда она обратилась с просьбой к Секретариату сотрудничать с ММК в сборе и анализе информации по возможной проблематике для дальнейшей работы в области транспортного права. Комиссия, возможно, пожелает просить Секретариат продолжить сотрудничество с ММК, с тем чтобы представить Комиссии на ее следующей сессии доклад с изложением вопросов в области транспортного права, по которым Комиссия могла бы проделать дополнительную работу в будущем и представить возможные решения, которые будут обсуждены в ходе консультаций между ММК и Секретариатом, включая, при необходимости, выводы, которые могут быть достигнуты, и предложения, которые могут быть внесены в ходе коллоквиума по морскому праву, который будет проведен 6 июля 2000 года в Нью-Йорке в связи с тридцать третьей сессией Комиссии.

Примечания

¹ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят первая сессия, Дополнение № 17 (A/51/17), пункт 209 и приложение I.

² Там же, пункт 210.

³ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят третья сессия, Дополнение № 17 (A/53/17), пункт 264.

⁴ Там же, пункт 266.

⁵ Там же, пятьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17), пункт 413.

⁶ Там же, пункт 415.

⁷ Там же, пункт 418.

⁸ CMI Yearbook 1998, pp. 108-117.

⁹ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17), пункт 417.