



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited

7 August 2003

Russian

Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Двенадцатая сессия

Вена, 6–17 октября 2003 года

Транспортное право: подготовка проекта документа о [морской] перевозке грузов

Предложение Соединенных Штатов Америки

Записка Секретариата

В рамках подготовки к двенадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), на которой, как ожидается, Рабочая группа приступит ко второму чтению проекта документа о [морской] перевозке грузов на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.32), правительство Соединенных Штатов Америки 11 июля 2003 года представило текст предложения в отношении десяти аспектов проекта документа для рассмотрения Рабочей группой. Текст этого предложения приводится в приложении к настоящей записке в том виде, в каком он был получен Секретариатом.



Приложение. Предложение Соединенных Штатов Америки

Содержание

<i>Глава</i>	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Введение	1–4	3
I. Сфера применения и исполняющие стороны	5–9	3
II. Пределы ответственности Гаагско–Висбийских правил/процедура внесения поправок	10–12	5
III. Исключения из режима ответственности, навигационная ошибка и бремя доказывания	13–17	6
IV. Соглашения о морских линейных перевозках	18–29	8
A. Что такое соглашение о морских линейных перевозках?	19–22	8
B. Режим, предусматриваемый главой 17, в сопоставлении с режимом, предусматриваемым главой 3 проекта документа	23–28	9
C. Рекомендация	29	10
V. Выбор суда	30–35	11
A. Общее правило	30–33	11
B. Исключения из общего правила в случаях СМЛП	34–35	12
VI. Оговорки	36	13
VII. Отклонение от курса	37–38	14
VIII. Задержка	39–40	14
IX. Смешанные договоры перевозки и договоренности грузоотправителя с агентами	41	15
X. Ложное заявление грузоотправителя	42–43	15

Введение

1. Соединенные Штаты Америки приветствуют новую инициативу ЮНСИТРАЛ по содействию согласованию международного транспортного права. Мы также выражаем признательность Международному морскому комитету (ММК) за его вклад в работу в этой области.
2. На девятой, десятой и одиннадцатой сессиях Рабочей группы III делегаты и наблюдатели обсуждали отдельно взятые положения проекта документа¹. Этот процесс носил исключительно плодотворный характер, и Соединенные Штаты Америки высоко оценивают все конструктивные мнения, высказанные в ходе этих обсуждений с целью продвижения вперед на этом направлении работы. Однако, как нам кажется, настало время признать, что спорные вопросы не могут решаться на индивидуальной основе. Для успешного завершения данного проекта необходимо будет прийти к компромиссным решениям по коммерческим вопросам, в рамках которых различные заинтересованные отрасли смогут достичь лишь некоторых из стоящих перед ними общих целей.
3. В Соединенных Штатах Америки мы провели консультации с представителями основных заинтересованных отраслей, и они приняли самое активное участие в процессе переговоров с целью достижения коммерческого компромисса, который мог бы быть в значительной степени приемлем для всех заинтересованных кругов. Настоящее предложение, основанное на результатах этого переговорного процесса, направлено на комплексное урегулирование ключевых спорных вопросов. По нашему мнению, принятие конвенции на основе такого комплексного предложения будет способствовать обеспечению эффективности и единообразия в сфере международной торговли.
4. Настоящее предложение охватывает десять ключевых вопросов, которые подлежат регулированию в любой будущей конвенции, однако само предложение следует рассматривать как единое целое. В нем предпринимается попытка самым тщательным образом уравновесить различные интересы и права. Это, однако, отнюдь не означает, что Соединенные Штаты не намерены обсуждать отдельные аспекты настоящего предложения. Это лишь означает, что изменение какого-либо одного аспекта предложения может потребовать повторного рассмотрения и пересмотра других аспектов в целях сохранения взвешенного баланса интересов, который, по нашему мнению, необходим для проведения давно назревшей реформы. Каждая из основных заинтересованных коммерческих сторон уже сделала существенные уступки в интересах достижения компромиссной позиции, изложенной в настоящем предложении.

I. Сфера применения и исполняющие стороны

5. В рамках общей комплексной договоренности Соединенные Штаты поддерживают применение режима "от двери до двери" на основе единообразного режима ответственности в отношениях между договаривающимися сторонами, с учетом исключения для ограниченной сетевой

¹ В настоящем предложении все ссылки на "проект документа" касаются проекта документа по транспортному праву, содержащегося в приложении к документу A/CN.9/WG.III/WP.21.

системы. Это означает, что вопрос об ответственности заключившего договор перевозчика перед сторонами, имеющими интерес в грузе, всегда будет решаться в рамках основных положений документа об ответственности (включая положения документа об ограничении ответственности и освобождении от нее), кроме как в случаях, когда вместо этих положений применяется принцип сетевой системы. Для обеспечения как можно большего единообразия мы сделаем сферу применения исключения для сетевой системы максимально узкой. Содержащееся в статье 4.2.1 проекта документа исключение в отношении комплексной системы, имеющее узкую сферу применения, будет приемлемо для Соединенных Штатов Америки.

6. Помимо установления режима ответственности в отношениях между заключившим договор перевозчиком и сторонами, заинтересованными в грузе, в документе должны быть предусмотрены основные положения об ответственности "морских исполняющих сторон", под которыми подразумеваются стороны, исполняющие или обязующиеся исполнить обязательства заключившего договор перевозчика в отношении участка перевозки "из одного порта в другой". Таким образом, к числу морских исполняющих сторон будут, в частности, относиться морские перевозчики, вспомогательные перевозчики, стивидоры, работающие в портовой зоне, и эксплуатанты морских терминалов.

7. В отношении других исполняющих сторон в документе не следует создавать новые основания для предъявления исков или исключать уже существующие. Так, ответственность сухопутного перевозчика (в частности, автотранспортной компании или железной дороги) должна основываться на существующем законодательстве. В некоторых странах таковым может являться какая-либо региональная конвенция по тому или иному отдельному виду транспорта, как, например, КДПГ. В других случаях им могут служить императивные или неимперативные внутренние законы, регулирующие сухопутные перевозки, или же общее законодательство о гражданских правонарушениях. В отдельных странах заинтересованные в грузе стороны могут не иметь оснований для возбуждения исков в отношении сухопутных исполняющих сторон. В этой связи сохранение существующего порядка вещей послужит закреплению тех прав, которые сухопутная исполняющая сторона может реализовать в соответствии с применимым национальным законодательством в интересах использования "Гималайской оговорки" для ссылки на права заключившего договор перевозчика согласно документу. Такие существующие права не должны ни расширяться, ни умаляться в документе.

8. В интересах реализации этого предложения в отношении исполняющих сторон Соединенные Штаты выступают за принятие определения понятия "исполняющая сторона", предложенного в пункте 16 замечаний к проекту документа. Определение, содержащееся в статье 1.17 и требующее "физической" обработки груза, носит слишком ограничительный характер. Более уместным представляется несколько более расширенное определение, касающееся стороны, которая "исполняет или обязуется исполнить" обязанности заключившего договор перевозчика. Сторона, которая обязуется исполнить часть перевозки, но затем не исполняет ее, не должна находиться в более благоприятном положении, чем оказавшаяся в аналогичном положении сторона, которая предпринимает попытки исполнить свои обязанности добросовестно, но исполняет их небрежно.

Кроме того, поскольку в основе стремления к ограничению сферы применения определения лежит желание избежать установления ответственности в отношении сухопутных сторон, которые физически не обрабатывают груз, эта проблема решается в нашем предложении путем исключения всех сухопутных исполняющих сторон из положений документа об ответственности.

9. *Рекомендации:* В целях реализации этого аспекта предложения статью 1.17 проекта документа надлежит изменить в соответствии с положениями, изложенными в пункте 16 замечаний. Необходимо добавить дополнительное определение для уточнения того, какие исполняющие стороны являются "морскими" исполняющими сторонами. Статьи 6.3.1 и 6.3.2 (b) проекта документа следует пересмотреть с тем, чтобы в документе предусматривалось прямое основание для предъявления исков только морским исполняющим сторонам, а редакцию статьи 6.3.3 проекта документа необходимо изменить таким образом, чтобы автоматическая защита на основании "Гималайской оговорки" распространялась только на морские исполняющие стороны, несущие ответственность в соответствии с документом.

II. Пределы ответственности Гаагско–Висбийских правил/процедура внесения поправок

10. Одним из основополагающих элементов любого нового документа об ответственности за груз будут положения о пределах ответственности. В существующем виде статья 6.7.1 является неполной, поскольку в ней не уточняются применимые пределы ответственности и оставлены пропуски для цифр, которые будут внесены позднее. В рамках общей комплексной договоренности Соединенные Штаты выступают за завершение формулировки статьи 6.7.1 путем включения в нее положений об ограничениях по количеству мест и весу, предусмотренных в Гаагско–Висбийских правилах (в частности, 666,67 СПЗ за место или 2 СПЗ за килограмм). По нашему мнению, предусмотренные в настоящее время в Гаагско–Висбийских правилах пределы ответственности отражают справедливый баланс интересов. Грузоотправители получают разумные средства защиты в отношении выплат по искам, поскольку подавляющее большинство исков подпадает под действие пределов ответственности, предусмотренных в Гаагско–Висбийских правилах². Перевозчики получают обоснованный уровень предсказуемости, который им необходим для расчетов стоимости страхования и рисков.

11. Однако, чтобы новый документ с годами не устарел, Соединенные Штаты предлагают включить в него процедуру обновления установленных в нем пределов ответственности. В рамках общей комплексной договоренности Соединенные Штаты Америки выступают за принятие такой процедуры,

² Не только подавляющее большинство исков подпадают под действие пределов ответственности, предусмотренных Гаагско–Висбийскими правилами, но и средний размер исков также в значительной степени ниже Гаагско–Висбийских ограничений. В 2001 году (последний год, за который имеются данные) средняя стоимость грузоотправлений в Соединенные Штаты Америки и из них составляла 0,44 СПЗ за килограмм. Кроме того, благодаря так называемой "контейнерной оговорке" (которая получила свое развитие в качестве статьи 6.7.2 проекта документа) практически все за редким исключением "места" в отправляемых в контейнерах грузах имеют стоимость менее 666,67 СПЗ.

предусматривающей следующие условия: i) пределы ответственности не подлежат корректировке в течение семи лет со времени вступления документа в силу или со времени их последней корректировки; ii) до рассмотрения вопроса о любых изменениях большинство сторон документа должны направить предложение о корректировке для изучения всеми сторонами; iii) для корректировки пределов ответственности требуется две трети голосов сторон в документе; iv) действующие пределы ответственности не могут быть единовременно увеличены или сокращены более чем на 21 процент, и, в целом, они не могут быть увеличены в совокупности более чем на 100 процентов по сравнению с первоначальными пределами ответственности; и v) любая корректировка будет вступать в действие по истечении одного года с даты проведения голосования, в результате которого такая корректировка была утверждена.

12. Включение в новый документ вышеописанной процедуры внесения изменений позволило бы документу оставаться "живым" и таким образом избежать проблем, связанных с необходимостью выработки совершенно нового договора всего лишь для обновления в будущем пределов ответственности. Однако предлагаемая процедура не предусматривает автоматическую корректировку пределов ответственности. Скорее можно сказать, что она обеспечивает предсказуемость за счет сохранения срока действия пределов ответственности в течение по крайней мере восьми лет. Для выдвижения предложения об обновлении пределов ответственности необходимо весьма значительное количество сторон, а для принятия поправки требуется две трети голосов. Кроме того, процедура предусматривает потолок процентного изменения пределов, которое может быть принято. По нашему мнению, такая процедура обеспечит в будущем сбалансированный подход к уровню ответственности перевозчика.

III. Исключения из режима ответственности, навигационная ошибка и бремя доказывания

13. В рамках общей комплексной договоренности Соединенные Штаты выступают за сохранение почти всех исключений в отношении перевозчика, содержащихся в статье 4(2) Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, по существу в той же форме, в которой они в настоящее время включены в Гаагские и Гаагско-Висбийские правила. Следует отказаться лишь от единственного исключения, а именно от возражения в связи с навигационной ошибкой, которое предусмотрено в статье 4(2)(а) Гаагских и Гаагско-Висбийских правил (и статье 6.1.2(а) проекта документа). Мы также выступаем за редакционное изменение возражения на основании пожара, которые фигурируют в статье 4(2)(b) Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, в целях обеспечения того, чтобы в результате расширения охвата режима ответственности с перевозки "от погрузки до разгрузки" (в соответствии с Гаагскими и Гаагско-Висбийскими правилами) до "сквозной перевозки" (в соответствии с новым документом), не было бы расширено существо возражения по причине пожара.

14. Предусмотренные в документе возражения должны освобождать перевозчика от ответственности, но не служить лишь презумпцией его невиновности. По существу разницы между этими двумя подходами на практике

никакой нет. Даже в рамках системы освобождения от ответственности в соответствии с Гаагскими и Гаагско–Висбийскими правилами перевозчик утрачивает свое право на освобождение от ответственности, если стороны, имеющие интерес в грузе, смогут доказать вину перевозчика. Таким образом, на практике система освобождения от ответственности действует как система презумпции. Тем не менее мы предпочитаем, чтобы перечень возражений перевозчика был сохранен в качестве исключений из режима ответственности в интересах обеспечения большей предсказуемости и единообразия в сфере применения возражений с учетом достаточно разработанного прецедентного права на основании существующих договоров об ответственности, в которых рассматриваются возражения, используемые для освобождения перевозчика от ответственности.

15. Соединенные Штаты выступают за снятие возражения на основании навигационной ошибки, однако мы считаем, что такое изменение создает проблемы в плане нынешнего распределения бремени доказывания. Так, в соответствии с порядком его распределения по первому альтернативному варианту согласно статье 6.1.4 проекта документа, который соответствует действующему законодательству во многих странах (как поясняется в пункте 89 замечаний), снятие возражения на основании навигационной ошибки вполне может косвенно повлечь за собой лишение перевозчика всех установленных законом средств правовой защиты в любом деле, в котором может обоснованно делаться ссылка на навигационную ошибку. Второй альтернативный вариант, предусмотренный в статье 6.1.4 и поясняемый далее в пунктах 90–91 замечаний, устраняет эту проблему. Он к тому же обеспечивает более сбалансированный и реальный подход к урегулированию ситуаций с частичной виной перевозчика и ситуаций, в которых не ясны степень вины перевозчика и возможности применения положений об освобождении от ответственности.

16. *Рекомендация:* В целях реализации этого аспекта предложения статьи 6.1.2 и 6.1.3 проекта документа должны быть заменены текстом, который по существу аналогичен статье 4(2)(с)–(q) Гаагских и Гаагско–Висбийских правил. Помимо этого статью 6.1.4 следует переработать в соответствии со вторым альтернативным вариантом. Наконец, возражение на основании пожара должно быть включено в текст в основном в следующей форме:

"Ни морской перевозчик, ни судно не несет ответственности за утрату или повреждение в результате пожара на судне, если только такой пожар не возник вследствие действий или вины перевозчика, в отношении пожара на судне, которое он предоставил. Перевозчик не несет ответственности за утрату или ущерб в результате пожара на судне, если только такой пожар не возник вследствие фактических действий или вины перевозчика".

17. В вышеупомянутом положении вводится термин "морской перевозчик", которому можно было бы дать следующее определение: "исполняющая сторона, которая является владельцем, эксплуатантом или фрахтователем судна, используемого для морской перевозки грузов".

IV. Соглашения о морских линейных перевозках

18. В Соединенных Штатах Америки (а, по нашему мнению, и в других частях мира) один из важнейших вопросов заключается в том, каким образом в документе должны рассматриваться определенные специализированные и индивидуальные соглашения, используемые для морских линейных перевозок, которые заключаются грузоотправителями и перевозчиками. В рамках общей договоренности Соединенные Штаты считают, что документ должен охватывать такое соглашение, которое мы именуем соглашением о морских линейных перевозках ("СМЛП"), если только стороны в таком соглашении прямо не договорятся частично или полностью отойти от положений документа. Решение частично отойти от документа, однако, будет иметь обязательный характер только для сторон в СМЛП. Вместе с тем как в Соединенных Штатах, так и в других странах существуют разные мнения относительно возможности отхода от положений документа о пределах ответственности в сторону их уменьшения. Тем не менее Соединенные Штаты считают, что стороны в СМЛП должны иметь возможность отступать от любых положений документа.

A. Что такое соглашение о морских линейных перевозках?

19. СМЛП стали находить все большее применение на многих маршрутах международных перевозок после того, как в 1984 и 1998 годах было изменено законодательство США о морских перевозках с целью создания условий для заключения договоров о линейных перевозках на конкурентной основе. В результате на основании таких соглашений по многочисленным международным торговым маршрутам в настоящее время перевозится значительный объем линейных грузов.

20. СМЛП используются исключительно для линейных перевозок. Они не применяются для частных или промышленных перевозок на балкерных, танкерных, необалкерных или других нелинейных грузовых маршрутах. По этому признаку они отличаются от чартер-партий и договоров на массовые грузы (упоминаемых в главе 3 документа), которые используются применительно к нелинейным перевозкам.

21. Термин "линейные перевозки" хорошо известен на всех рынках. Линейные операции осуществляются с целью перевозки генеральных грузов по твердому и регулярному расписанию рейсов между несколькими конкретными портами. В отличие от частных перевозок, линейное судно выполняет рейсы по общедоступному расписанию с регулярными заходами в порты, независимо от того, имеет ли оно на борту груз для перевозки. Как правило, информация о линейных перевозках дается в рекламе, и ими могут воспользоваться клиенты, имеющие груз, который можно перевозить на судах и на условиях перевозчика.

22. В соответствии с документом для квалификации договоров в качестве СМЛП они должны иметь следующие отличительные особенности: 1) они согласовываются сторонами в письменной форме (либо в сопоставимой электронной форме), помимо коносамента или транспортного документа, выдаваемого при получении груза перевозчиком или исполняющей стороной; 2) они используются для линейных перевозок; 3) они предусматривают

обязательство перевозчика, которое иначе не возлагается на перевозчиков согласно документу (так, например, обязательство перевозчика обеспечить надлежащее получение, погрузку, укладку, перевозку и доставку груза); 4) грузоотправитель соглашается на перевозку определенного массового груза, который будет перевозиться последовательными партиями (так, например, договор охватывает несколько партий груза); и 5) грузоотправитель и перевозчик договариваются о ставках и сборах на основе объема груза и условий перевозки.

В. Режим, предусматриваемый главой 17, в сопоставлении с режимом, предусматриваемым главой 3 проекта документа

23. В общем плане, по мнению Соединенных Штатов, все грузы, перевозимые на основании СМЛП, должны регулироваться документом, если только стороны напрямую не договариваются об отходе от всех или некоторых положений документа. Таким образом, будет обеспечиваться, что большинство перевозок, осуществляемых в соответствии с СМЛП, будут регулироваться документом, если только договаривающиеся стороны не примут ясно выраженного иного решения. Любая договоренность об отходе от положений документа имеет обязательный характер только для участников СМЛП. Таким образом, при выдаче коносаментов или других транспортных документов на грузы, перевозимые в соответствии с СМЛП, любая сторона или держатель коносамента или транспортного документа, не являющиеся также стороной СМЛП, не будет связана никаким соглашением об отходе от документа.

24. Предоставление сторонам возможности договариваться об особых условиях повышает эффективность и способствует обеспечению более полного соответствия услуг потребностям международной коммерческой деятельности. Накопленный почти за двадцать лет опыт свидетельствует о том, что ни перевозчики, ни грузоотправители не несут каких-то явных потерь в плане ослабления своих позиций на переговорах по согласованию основных условий перевозки. Скорее наоборот, участники СМЛП зачастую вступают в такие договоры с целью выработки индивидуальной схемы перевозок на основе деловых потребностей участвующих сторон.

25. В том случае, если СМЛП будут рассматриваться в главе 3 и исключены из документа согласно статье 3.3.1, за пределами сферы его применения останутся тысячи линейных перевозчиков и значительный объем грузов, если только стороны не заключат какой-либо договор, обеспечивающий эффективное применение документа в рамках частной договоренности. Соединенные Штаты Америки решительно возражают против такого подхода. Мы считаем, что документ должен быть нормой, которая автоматически применяется в полном объеме к грузоотправителю и перевозчику в связи с осуществлением перевозок на основании СМЛП. Однако когда этого требуют условия коммерческой деятельности, стороны в договоре должны иметь возможность создавать такую схему перевозок, которая их устраивает, включая договоренность об отходе от положений документа.

26. Высказывались опасения, что рассматриваемое положение может оказаться несправедливым по отношению к малым грузоотправителям. На самом деле это никак не сказалось на способности мелких грузоотправителей заключать

договоры и согласовывать ставки и условия линейных перевозок. Более того, в случае неудовлетворенности результатами переговоров по СМЛП, грузоотправитель может отказаться от заключения договора и отправить свой груз по стандартным расценкам и тарифам, обычно предлагаемым линейными перевозчиками, или же отправить его с конкурирующим перевозчиком. Возможность использования таких стандартных тарифов и регулярное наличие альтернативных перевозчиков, выбираемых на конкурентной основе, также отличает линейные перевозки от других форм морских перевозок.

27. Уместно отметить, что в отличие от договоров, распространяющихся на пассажиров и багаж, в которых участвуют в первую очередь перевозчики и потребители, документ будет почти полностью посвящен деятельности коммерческих предприятий, знакомых с условиями международных сделок. Покупатели и продавцы товаров должны обладать базовым уровнем коммерческих знаний для оформления заказов на покупки и торговых соглашений, решения вопросов логистики, передачи прав собственности, упаковки, таможенных сборов, поручительства, аккредитивов и другой финансовой документации, гарантий и страховки. Стороны, при необходимости, должны также уметь согласовывать особые условия ответственности в качестве части индивидуального соглашения о договорных транспортных услугах.

28. Таким образом, в связи с проблемой, создаваемой законодательством США, которое фактически не допускает заключения соглашений по типу СМЛП перевозчиками, не использующими суда (НИСП) со своими клиентами, мы хотели бы рассмотреть некоторые проблемы, затронутые этими заинтересованными сторонами во избежание необоснованного ущемления интересов НИСП. В частности, было бы допустимо включить положение, запрещающее морским перевозчикам вступать в СМЛП с НИСП, которые предполагают более низкие пределы ответственности по сравнению со стандартами, предусмотренными в документе.

С. Рекомендация

29. В интересах реализации этого аспекта предложения статью 17 необходимо изменить таким образом, чтобы она предоставляла сторонам в соглашении о морских линейных перевозках свободу изменения режима ответственности, предусмотренного документом, как об этом подробно говорилось выше. Кроме того, в этом документе выражение "соглашение о морских линейных перевозках" должно иметь следующее определение:

- а) "Соглашение о морских линейных перевозках представляет собой договор в письменной (или в электронной) форме, помимо коносамента или другого транспортного документа, выдаваемого при получении груза перевозчиком или исполняющей стороной, заключаемый между одним и несколькими грузоотправителями или одним или несколькими перевозчиками, в рамках которого перевозчик или перевозчики соглашается/соглашаются выполнить полноценное обязательство по оказанию услуги в виде морской перевозки (которая может включать также наземную перевозку и соответствующие услуги) минимального объема груза посредством перевозки серии партий груза на судах, используемых

для линейных перевозок, за которую грузоотправитель или грузоотправители соглашаются уплатить по обусловленным ставкам и предоставить минимальный объем груза.

b) Для целей пункта (a) выражение "полноценное обязательство по оказанию услуги" означает обязательство в отношении оказания услуги, которое в императивном порядке не предусмотрено в отношении перевозчика в соответствии с настоящим документом.

c) Для целей пункта (a) выражение "линейные перевозки" означает общедоступные морские грузовые перевозки с использованием судов для транспортировки генеральных грузов по твердому регулярному расписанию рейсов между несколькими конкретными портами.

d) Соглашение о морских линейных перевозках не включает фрахтование судна или фрахтование пространства или мощностей на линейном судне.

V. Выбор суда

A. Общее правило

30. В рамках общей договоренности Соединенные Штаты считают, что документ должен ограничивать круг приемлемых инстанций для судебных и арбитражных разбирательств определенными допустимыми местами. В качестве общего правила был бы приемлем подход, в основе своей соответствующий положениям Гамбургских правил, однако в нем следовало бы изменить два принципиальных момента. Во-первых, по Гамбургским правилам право выбора суда из числа указанных принадлежит "истцу", в результате чего остается открытой возможность возбуждения перевозчиком (как потенциальным ответчиком по делу об ущербе грузу) иска в качестве истца по заявлению об отсутствии ответственности, что лишит потерпевшего истца права выбора, которое ему принадлежит. В документе следует четко указать, что право выбора принадлежит истцу. Во-вторых, перечень приемлемых судов следует ограничить следующим образом:

- i) место, в котором груз первоначально получен перевозчиком или исполняющей стороной у грузоотправителя, или порт, в котором груз был первоначально погружен на морское судно;
- ii) место, в которое груз доставлен перевозчиком или исполняющей стороной во исполнение статьи 4.1.3 или 4.1.4, либо порт, в котором груз окончательно сгружен с морского судна;
- iii) основное место коммерческой деятельности или постоянное местожительство ответчика; или
- iv) место, указанное в договоре перевозки или другом соглашении.

31. Данный перечень отличается от перечня, содержащегося в Гамбургских правилах, по двум принципиальным аспектам. В дополнение к портам погрузки и разгрузки в нем используются места получения и доставки груза. Таким изменением по существу признается возможность применения документа к

сквозным перевозкам (в отличие от применения Гамбургских правил к перевозкам "от порта до порта"). Из перечня также исключено место заключения договора. В наше время, когда договоры заключаются с помощью электронных средств, установить место заключения договора нередко трудно, и обычно оно не имеет значения для сделки, даже если его можно определить. К тому же им можно легко манипулировать, если это дает какие-либо преимущества.

32. Вопрос об определении соответствующего "места", подпадающего под категорию надлежащего форума для подачи исков в связи с грузом, можно решать разными путями. Принятый в Гамбургских правилах подход (в котором за основу берется суд, имеющий юрисдикцию над конкретным указанным физическим месторасположением) может быть приемлем. При таком решении, разумеется, значительная роль отводится внутреннему законодательству, регулирующему процессуальные вопросы.

33. Применение документа к сквозным перевозкам и предусмотренный в нем режим для исполняющих сторон также требуют к себе пристального внимания в ходе разработки положения, регулирующего вопрос о выборе суда. По нашему мнению, перечень приемлемых судов должен применяться только к действиям, совершаемым в отношениях между перевозчиком и сторонами, имеющими интерес в грузе. Перечисленные суды могут оказаться неприемлемыми для исков против исполняющей стороны. Поскольку сторона, заявляющая требование на груз, имеет основания для подачи иска в соответствии с документом против исполняющей стороны, ответчику должна быть предоставлена возможность выдвинуть иск в любом суде, имеющем юрисдикцию в отношении ответчика.

В. Исключения из общего правила в случаях СМЛП

34. Хотя подход, который в своей основе соответствует положениям Гамбургских правил, был бы приемлем в качестве общей нормы, в случаях, связанных с СМЛП (см. часть 4 выше), необходимо сделать два исключения. Во-первых, стороны в СМЛП в отношениях между собой должны иметь возможность (по вышеизложенным причинам) напрямую договариваться в письменной форме об отходе от применения всего документа или какой-либо его части, включая положение о суде. Таким образом, стороны в СМЛП могут договориться о том, что возбуждаемые ими разбирательства будут проводиться в каком-либо конкретном суде (даже если такое соглашение и не является обязательным для третьих сторон). Такой выбор имеет приоритет перед любыми другими вариантами выбора, предусмотренными документом. Подобная свобода может иметь очень большое значение в ситуациях, в которых сторонам известно, что к транспортным документам не будут иметь отношение третьи стороны (так, например, в случае поставки груза из компании в зарубежный филиал, или поставки груза, в рамках которой партнер перевозчика по договору является грузополучателем).

35. Во-вторых, когда стороны в СМЛП назначают какой-либо суд для проведения разбирательств в связи с грузом, по нашему мнению, в документе должно быть предусмотрено распространение избранного суда на последующую третью сторону (как, например, грузополучатель или последующий держатель коносамента) при определенных условиях, что таким образом придаст ему

обязательный характер как для перевозчика, так и для третьей стороны в случае разбирательств между ними. (Третья сторона не будет ограничена назначенным судом в случае возбуждения иска к исполняющей стороне.) В частности, мы предлагаем разрешить такое расширение юрисдикции на следующих условиях:

- i) стороны СМЛП должны прямо выразить согласие в рамках СМЛП на распространение юрисдикции избранного суда на последующую сторону;
- ii) последующей стороне, на которую будет распространено действие соглашения, необходимо представить письменное или электронное уведомление о месте, в котором может быть возбужден иск (например, коносамент или другой документ);
- iii) стороны в СМЛП должны выбрать следующее место или места:
 - a) место, в котором груз первоначально получен перевозчиком или исполняющей стороной у грузоотправителя, или порт, в котором груз первоначально погружен на морское судно, или
 - b) место, в которое груз доставлен перевозчиком или исполняющей стороной во исполнение статьи 4.1.3 или 4.1.4, либо порт, в котором груз окончательно сгружен с морского судна, или
 - c) основное место коммерческой деятельности или постоянное местожительство ответчика;
 в связи с одной или несколькими партиями груза, перевозимыми согласно надлежащему СМЛП; и
- iv) избранное в СМЛП место должно быть расположено в ратифицировавшей документ стране.

VI. Оговорки

36. Соединенные Штаты в целом согласны с распределением рисков, предусмотренным статьей 8.3 проекта документа, однако, на наш взгляд, в определенных случаях предусмотренный в проекте документа режим для контейнерных грузов возлагает чрезмерное бремя на стороны, которые могут заявить требование на груз. По причинам, изложенным в пунктах 151–152 замечаний, в таких случаях стороны, заявляющие требование на груз, на законных основаниях могут ожидать более серьезной защиты в отношении контейнерного груза, чем она в настоящее время предусмотрена в проекте документа. Документ следует изменить в соответствии с предложениями, изложенными в пунктах 153–154 замечаний, в интересах обеспечения справедливого и разумного средства решения вопросов о том, что на разумных основаниях можно предполагать в отношении описаний груза, представляемых грузоотправителем.

VII. Отклонение от курса

37. В большинстве стран мира в связи с доктриной отклонений от курса не возникает каких-либо серьезных трудностей. К сожалению, она остается проблемой в Соединенных Штатах Америки (и, возможно, в некоторых других странах с системами общего права). Поддерживая предусмотренный в проекте документа режим ответственности за отклонения от курса, мы тем не менее считаем, что текст необходимо пересмотреть и уточнить, что единственным отклонением, за которое перевозчик может быть признан ответственным, является "необоснованное отклонение от курса" и что такая концепция касается только выбора маршрута следования морского судна (эксплуатируемого перевозчиком или исполняющей стороной). Подобным образом в тексте должно быть более четко указано, что в случае "необоснованного" отклонения от курса перевозчик утратит право на ограничение своей ответственности только согласно статье 6.8.

38. *Рекомендация:* В интересах реализации этого аспекта предложения статью 6.5 проекта документа следует пересмотреть следующим образом:

- а) Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза, вызванные либо отклонением судна от курса, допущенного в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море, либо любым другим разумным отклонением судна от курса.
- б) Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика в соответствии с правовой доктриной, признанной в национальном законодательстве или настоящем документе, такая доктрина применяется только в случае неразумного отклонения от курса при выборе маршрута морского судна.
- с) Если отклонение от курса является нарушением обязательств перевозчика, нарушение имеет последствия только в соответствии с положениями настоящего документа. В частности, отклонение от курса не лишает перевозчика его прав по настоящему документу, за исключением предусмотренного в статье 6.8.

VIII. Задержка

39. Соединенные Штаты поддерживают предусмотренный в проекте документа режим ответственности за задержку, изложенный в статье 6.1 без формулировок в квадратных скобках. Поскольку мы рассматриваем задержку как вопрос коммерческий, который подлежит согласованию между сторонами, мы также полагаем, что, если только стороны со всей ясностью не договорились иначе, компенсация за задержку должна ограничиваться суммами, причитающимися за физическую утрату или повреждение груза с учетом пределов общей ответственности согласно статье 6.7 проекта документа. Иными словами, компенсация за косвенный ущерб должна допускаться только в случае явного согласия на это сторон. Такая позиция потребует также исключения из статьи 6.8 взятой в квадратные скобки формулировок относительно задержки.

40. *Рекомендация:* в целях реализации этого аспекта предложения следует исключить касающиеся задержки и помещенные в квадратные скобки формулировки из статьи 6.4.1 и из статьи 6.8. Статью 6.4.2 следует изложить в следующей новой редакции:

"Если задержка в сдаче приводит к ущербу, который не является результатом физической утраты или повреждения перевозимого груза, перевозчик может считаться ответственным за такую утрату лишь в случае, если перевозчик выразил явное согласие нести ответственность за такую утрату в результате задержки".

IX. Смешанные договоры перевозки и договоренности грузоотправителя с агентами

41. Соединенные Штаты в целом поддерживают режим смешанных договоров перевозки, предусмотренный в проекте документа, а также договоренностей грузоотправителя с агентами, о которых говорится в статье 4.3, однако мы считаем необходимым внести ряд изменений и уточнений. В первую очередь мы полагаем, что в случае, когда перевозчик выступает не в качестве "перевозчика" а в качестве агента грузоотправителя или грузополучателя, статья 4.3.2 должна применяться только на субсидиарной основе. Стороны должны быть свободны прямо договариваться об уровне обязанностей перевозчика. Поэтому мы предпочли бы добавить в начале статьи 4.3.2 формулировку "за исключением случаев, когда стороны прямо договорились об ином".

X. Ложное заявление грузоотправителя

42. Получение точного описания товара жизненно необходимо для безопасной и успешной перевозки груза. От характера и стоимости товара зависят фрахтовая ставка, которую взимает перевозчик, меры по уменьшению риска, укреплению физической безопасности и другие мероприятия, которые могут быть необходимы для обеспечения успешной перевозки груза. По этой причине мы считаем, что без ограничения других положений документа, касающихся неспособности должным образом представить необходимую информацию, в нем должно быть включено конкретное положение, касающееся этого вопроса (как и в третьем пункте статьи 4 (5) Гаагских правил (статья 4(5)(h) Гаагско–Висбийских правил)). В этом положении должно указываться, что перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза, если его характер или стоимость были сознательно и существенно искажены грузоотправителем.

43. *Рекомендация:* Для реализации этого аспекта предложения мы предлагаем включить в конце статьи 6.1 следующее новое положение:

Перевозчик не несет ответственности за задержку в сдаче, утрату или повреждение груза или в связи с ними, если данные о характере или стоимости груза были сознательно и существенно искажены грузоотправителем в договоре перевозки или транспортном документе.