



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
14 March 2007

Russian  
Original: English

---

**Комиссия Организации Объединенных Наций  
по праву международной торговли  
Рабочая группа III (Транспортное право)  
Девятнадцатая сессия  
Нью-Йорк, 16–27 апреля 2007 года**

### **Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

#### **Замечания по проекту конвенции, представленные Международной палатой судоходства, БИМКО и Международной группой клубов Р&I**

##### **Записка Секретариата**

В ходе подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) Международная палата судоходства (МПС), БИМКО и Международная группа клубов Р&I представили в Секретариат содержащийся в приложении к настоящей записке документ, в котором изложили свои замечания по проекту конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, намеченных к обсуждению в ходе сессии.

Документ, приведенный в приложении к настоящей записке, воспроизводится в том виде, в каком он был получен Секретариатом.



## Приложение

### **Замечания по проекту конвенции (A/CN.9/WG.III/WP.81), представленные Международной палатой судоходства (МПС), БИМКО и Международной группой клубов Р&I**

#### **Введение**

Международная палата судоходства (МПС), БИМКО и Международная группа клубов Р&I (совместно именуемые "мы") имеют следующие замечания по проекту конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, представленному в документе ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.81.

#### **Проект статьи 6 – Конкретные исключения**

##### **Проект статьи 6 (1) (b)**

Исключить слово "договоры" и заменить его словами "другие договорные соглашения ...".

##### **Проект статьи 6 (2) (a)**

Исключить слово "договора" и заменить его словами "других договорных соглашений между сторонами". Исключить после слов "на нем" слова "независимо от того, является такой договор чартером или нет".

**Обоснование.** Вышеприведенные предложения о внесении поправок направлены на уточнение текста.

#### **Проект статьи 12 – Перевозка, не охватываемая договором перевозки**

Было весьма желательно оставить слова, заключенные в первые квадратные скобки.

**Обоснование.** По просьбе грузоотправителя по договору перевозчик, возможно, согласится оказать ему помощь в осуществлении перевозки от склада клиента до порта или дальнейшей перевозки (преследования). Такая услуга наиболее эффективна тогда, когда она оказывается с использованием какого-либо документа о сквозной перевозке, но в таком случае, когда дело касается перевозки от двери клиента до порта или дальнейшей перевозки, перевозчик должен будет выступать лишь в качестве агента грузоотправителя по договору, то есть риски и ответственность по такой перевозке должен будет нести грузоотправитель по договору. Эта практика широко распространена, поскольку обеспечивает бесперебойный ход международной торговли при надлежащем разграничении рисков. Если же предпочтение будет отдано второму заключенному в скобки тексту, то многие перевозчики, возможно, не станут соглашаться организовывать перевозки от двери клиента до порта или дальнейшие перевозки, а будут заключать договоры лишь на весь объем смешанных перевозок. Значит, если предпочесть второй заключенный в скобки текст, то это не будет способствовать гибкости в перевозках, что не отвечает интересам ни перевозчиков, ни грузоотправителей по договору.

**Проект статьи 17 – Основания ответственности****Проект статьи 26 – Перевозка до или после морской перевозки**

Везде в этих статьях слова "событие или обстоятельство" ("event or circumstance") следует заменить словом "происшествие" ("occurrence").

*Обоснование.* Слово "обстоятельство" слишком широко по значению и неверно отображает направленность этих статей, а употреблять и слово "событие", и слово "обстоятельство" не нужно и бесполезно. Слово "происшествие" больше соответствует смыслу и направленности данного положения, почему и должно заменить употребленные в имеющемся тексте слова.

**Проект статьи 18 – Ответственность перевозчика за других лиц****Проект статьи 18 (2) – Снять скобки.**

*Обоснование.* Принципиально важно, чтобы ответственность перевозчика за действия своих агентов, служащих и субподрядчиков ограничивалась лишь теми случаями, когда соответствующая сторона действует в рамках ее агентских функций или контракта или служебных обязанностей. См. также предложение по проекту статьи 19, ниже.

**Проект статьи 19 – Ответственность морских исполняющих сторон**

**Проект статьи 19 (4)** – Мы поддерживаем принцип, лежащий в основе данной статьи, но считаем, что было бы целесообразнее закрепить его в отдельной статье, которую нужно расширить, с тем чтобы она охватывала все категории сторон, выполняющих обязанности перевозчика в соответствии с настоящей конвенцией.

*Обоснование.* Служащему, агенту и подрядчику перевозчика, а также морской исполняющей стороне должна быть предоставлена полная защита в том, что касается их прав, возможностей возражать против исков, а также пределов ответственности, имеющаяся по настоящей конвенции у перевозчика применительно к любым нарушениям его договорных обязательств или обязанностей в случае предъявления непосредственно ему иска согласно проекту конвенции (своего рода "гималайская оговорка"). В рассматриваемом проекте статьи этот принцип поддерживается, но, поскольку он, что правильно, охватывает более широкий круг сторон, чем указал в заголовке данного проекта статьи (морские исполняющие стороны), было бы целесообразнее отразить данный принцип в отдельной статье.

Наконец, мы предлагаем, чтобы сюда же было включено и положение, аналогичное тому, которое содержится в проекте статьи 19 (2), но которое распространялось бы также на перевозчика, исполняющую сторону и морскую исполняющую сторону.

**Проект статьи 26 – Перевозка до или после морской перевозки**

**Проект статьи 26 (1)** – В преамбуле этой статьи следует исключить упоминание о "внутреннем праве".

**Проект статьи 26 (1) (а)** – Предпочтительнее вариант В, из которого следует исключить взятое в скобки упоминание о "внутреннем праве".

*Обоснование.* Преимущественную силу перед условиями настоящего проекта конвенции должны иметь лишь положения, содержащиеся в международных

конвенциях или документах, поскольку найти и сверить эти положения легче и быстрее. Если допустить, чтобы преимущественную силу имели положения внутригосударственного права, где бы и какими бы они ни были, это породило бы значительную неопределенность в отношении объема ответственности перевозчика и грузоотправителя по договору. Предпочтение варианту В проекта статьи 26 (1) (а) отдается потому, что в нем содержатся более строгие критерии обстоятельств, которые должны возникнуть еще до того, как можно будет исключить действие положений проекта конвенции, а также потому, что этим вариантом вводится фактор релевантности.

#### **Проект статьи 27 – Сдача груза к перевозке**

##### **Проект статьи 27 (2) – Сдача груза к перевозке**

Мы рекомендовали бы поддержать предложение об исключении квадратных скобок, в которые взят проект пункта 2 статьи 27.

*Обоснование.* Для тех случаев, когда грузоотправитель по договору соглашается выполнить операции, перечисленные в проекте пункта 2 статьи 14, было бы правильным предусмотреть обязательство, в соответствии с которым эти операции должны выполняться столь же тщательно, насколько в проекте конвенции, а именно в проекте пункта 1 статьи 14, это предписывается перевозчику.

#### **Проект статьи 32 – Специальные правила об опасном грузе**

**Проект статьи 32 (а) –** Мы выступаем за снятие квадратных скобок, в которые взято выражение "перевозки такого груза", и за исключение слов "непредоставления такой информации" в последней строке этого пункта.

*Обоснование.* Если на судно перевозчика без его ведома и согласия доставляют опасные грузы, то он подвергается риску понести огромные убытки и ущерб. Поэтому вполне логично, что при таких обстоятельствах перевозчику необходимо обеспечить самую широкую защиту, а грузоотправитель по договору должен нести ответственность за все последствия погрузки и перевозки таких грузов.

#### **Проект статьи 37 – Договорные условия**

**Проект статьи 37 (1) (а) –** Включение в договор статьи "Описание груза" может побудить грузоотправителя по договору включить в него очень пространное и подробное описание. Поэтому мы задаемся вопросом, не следует ли здесь включить какую-нибудь формулировку, которая ограничивала бы параметры описания груза.

#### **Проект статьи 38 – Идентификация перевозчика**

**Проект статьи 38 (2) –** Мы решительно возражаем против всех презумпций, выдвинутых в проекте статьи 38 (2), поэтому следует исключить и Вариант А, и Вариант В.

*Обоснование.* В тех случаях, когда зарегистрированный владелец судна и судоходная компания – не один и тот же субъект права, зарегистрированный владелец, являясь, фактически, лишь источником финансирования, будет редко оказывать какое-либо практическое влияние на эксплуатацию судна и управление им, являясь, фактически, лишь источником финансирования. Представители отрасли утверждают, что наилучшую возможность идентифицировать заключающего

договор перевозчика имеет грузоотправитель по договору, и стороны, приобретающие коносаменты, не следует ставить в лучшие условия, чем те, в которых оказывается грузоотправитель по договору. Учитывая еще и то обстоятельство, что в предлагаемом проекте статьи 37 (2) (b) обязанность указывать наименование и адрес перевозчика возлагается теперь на грузоотправителя по договору, а в пункте 1 статьи 38 обуславливается, что любая иная информация в другом месте транспортного документа не имеет юридической силы, было бы более уместным, чтобы все неясности толковались судом на основе применимого права, а не с помощью положений проекта конвенции.

#### **Проект статьи 41 – Оговорки в отношении описания груза в договорных условиях**

Проект статьи 41 имеет очень большое практическое значение для перевозчиков. Крайне важно, чтобы перевозчики знали, когда и как делать оговорки: чтобы избежать каких бы то ни было неопределенностей в этом отношении, проект статьи 41 следовало бы несколько реструктурировать и переформулировать. Так, в частности, нужно более четко разграничить случаи, когда делать оговорки необходимо, и когда их просто можно делать. Кроме того, судя по структуре данной статьи, можно сделать вывод, что оговорка, предусматриваемая в ее пункте 1, должна, скорее, носить характер своего рода "корректировки" информации, указанной грузоотправителем по договору, тогда как оговорки, о которых идет речь в пунктах 2 и 3, соответственно, должны по своему характеру в большей мере касаться "резервирования" прав. Хотим предложить, чтобы это различие было в данной статье проведено более четко. Так, в частности, если в пункте 1 слово *qualify* ("включить ... оговорку") уместно, то в пунктах 2 и 3 следует употребить слово *reservation* ("зарезервировать ... за собой права"). Несколько неясен и проект пункта 1 статьи 41, в котором дважды употребляется слово "существенное". Если это сделано намеренно, то почему аналогичные формулировки не употребляются тогда в проекте статьи 41 (1) (b)? Мы хотели бы получить пояснение и относительно того, в чем состоит разница между "по существу неверным" и просто "неверным".

#### **Проект статьи 42 – Доказательственная сила договорных условий**

Мы решительно возражаем против проекта статьи 42 (b) (ii), так как в нем предлагается распространять доказательственную силу информации, внесенной в транспортный документ, не только на все необоротные транспортные документы, переданные грузополучателю, но и когда для получения груза потребуются предъявлять соответствующий транспортный документ, то и на морские транспортные накладные.

Уточнение, сделанное в последнем предложении проекта статьи 42 (c), для коммерческой практики реального значения не имеет.

**Обоснование.** В принципе в тех случаях, когда третья сторона – приобретатель груза полагается, приобретая этот груз, на условия, указанные в оборотном документе, силу убедительных доказательств следует придавать лишь оборотным документам. А для тех случаев, когда он на такие записи в транспортном документе не полагается, нет никаких оснований ставить грузополучателя по необоротному документу в более выгодное положение, чем то, в котором оказывается грузоотправитель по договору. Учитывая вышеизложенное, проект конвенции нужно сделать гибким и обеспечить в нем признание свободы сторон заключать

договоры на устраивающих их условиях в коммерческом плане. Поэтому приемлемым компромиссным решением было бы придание окончательной доказательственной силы тем записям в необоротных документах, в отношении которых стороны это согласовали, указав на это на лицевой стороне документа.

**Проект статьи 46 – Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы**

**Проект статьи 46 (с) –** Исключить слова "после получения уведомления о прибытии груза".

*Обоснование.* Следует напомнить, что было достигнуто согласие относительно того, что ни при каких обстоятельствах не должна быть предусмотрена обязанность направлять уведомление о прибытии груза и что в последующих статьях эта обязанность действительно не упоминается. Поэтому вполне возможно, что в данной статье упоминание об этой обязанности осталось по недосмотру и должно быть исключено.

**Проект статьи 49 – Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана**

**Проект статьи 49 (f) –** Добавить после слов "иные, чем право требовать сдачи груза" слова "или компенсации за несдачу груза".

*Обоснование.* Можно утверждать, что в представленной формулировке право требовать сдачи груза исключается, но при этом не исключается право требовать возмещения убытков или ущерба, возникших вследствие несдачи груза. Цель предлагаемой поправки – исключить такие требования.

**Проект статьи 49 (g) –** Это положение следует исключить.

*Обоснование.* Большое практическое значение имеет то обстоятельство, что сдача груза, проведенная согласно положениям пунктов а) – g) проекта статьи 49, должна освобождать перевозчика от всех дальнейших обязанностей, касающихся сдачи. Держатель транспортного документа, который добросовестно приобрел его после сдачи груза, может получить и другие права, но не право требовать такой сдачи или возмещения убытков или ущерба, возникших вследствие несдачи груза. Этот принцип воспринят в пункте (f) проекта статьи 49, и трудно понять, почему факт неосведомленности держателя транспортного документа в момент, когда он стал его держателем, о сдаче груза должен оправдывать отход от этого важного принципа в пункте (g) проекта статьи 49. Если сохранить в проекте статьи 49 пункт (g), то возникнет опасность того, что держатель транспортного документа в момент сдачи груза сможет просто передать этот документ какому-либо другому лицу, действующему добросовестно, и тем самым возродить право требовать сдачи груза.

**Проект статьи 50 – Груз, оставшийся не сданным**

**Проект статьи 50 (5) –** В это положение следует внести поправки с целью уточнения ответственности перевозчика.

*Обоснование.* Перевозчик должен нести ответственность согласно обычной норме о виновной ответственности, в соответствии с которой бремя доказывания лежит на истце. Эта ответственность должна касаться не только сохранности груза, но и

любых мер, принятых перевозчиком согласно проекту статьи 50 (1). Такая норма должна дополняться специальной нормой, в соответствии с которой перевозчик не отвечает ни за повреждение груза, ни за какие-либо иные убытки, возникшие вследствие неполучения груза грузополучателем, при условии, что груз был передан руководству соответствующего терминала, органу государственной власти или какому-либо другому незаинтересованному лицу или органу, осуществляющему надзор за грузом. Нередко уничтожение или продажа груза не являются реальной альтернативой, поэтому нужно найти для перевозчика альтернативные пути освобождения от постоянно лежащей на нем ответственности. Так, в порядке альтернативы можно было бы расширить понятие сдачи груза и согласно этому расширенному понятию груз считался бы сданным, если он передан одному из вышеупомянутых органов и т. д. Сравнить с принципами, о которых говорится в проектах статей 11 (3) и 55.

#### **Проект статьи 54 – Выполнение инструкций перевозчиком**

**Проект статьи 54 (4)** – Снять скобки.

*Обоснование.* По причинам, связанным с гармонизацией норм об ответственности, предпочтительнее, чтобы те моменты ответственности, о которых идет речь в настоящей статье, в том числе и ответственности за задержку, регулировались не нормами внутригосударственного права, а положениями конвенции.

#### **Проект статьи 60 – Ответственность держателя**

**Проект статьи 60 (2)** – Более предпочтительным выглядит первый текст, заключенный в скобки.

*Обоснование.* В том, что касается обязательств, которые должен принять на себя держатель, этот текст сформулирован четче и является более подробным. Кроме того, поскольку эти обязательства фактически включаются в транспортный документ или подтверждаются в нем, текст этот еще и более справедлив по отношению к держателю, поскольку в этом случае обязательства возлагаются на него не на основе конвенции, о которой он может и не знать, а так, как это предлагается во втором взятом в скобки тексте.

### **ГЛАВА 12 – ПЕРЕДАЧА ПРАВ**

Данная глава вносит ясность относительно того, кто может давать перевозчику указания по поводу доставки груза, и служит весьма полезной цели, поскольку гармонизирует положения внутригосударственного законодательства в той области, в которой по всему миру применяются разные нормы. Гармонизация во многом содействовала бы международной торговле, и потому данная глава заслуживает поддержки.

#### **Проект статьи 62 – Пределы ответственности**

**Проект статьи 62 (1)** – Не следует забывать об уже согласованных решениях об ответственности перевозчика. В частности, было согласовано следующее: а) снять исключение случаев навигационных ошибок; б) что перевозчик обязан проявлять должное старание для сохранения мореходных качеств судна на протяжении всего

плавания, а не ограничивать это обязательство лишь моментом начала морского рейса, и с) что на перевозчика возлагается ответственность за задержку. Вместе взятые все эти изменения были направлены на радикальное изменение всей системы ответственности, с тем чтобы ответственность в большинстве случаев возлагалась на перевозчика. Это может оказать серьезное экономическое воздействие на судовладельцев и их страховщиков, а также имеет очень большое значение, когда речь заходит об определении ограничений ответственности перевозчика.

В отношении обеспечения адекватной компенсации практика показывает, что предъявление претензий в подавляющем большинстве исков соответствует действующим Гаагско-Висбийским правилам (см. сноску 2 в документе A/CN.9/WG.III/WP.34), и нет никаких доказательств обратного. Не следует забывать и о том, что на случай, если в соответствии с подразумеваемой процедурой внесения изменений в проекте статьи 99, пределы ответственности будут признаны недостаточными, проект конвенции содержит механизм повышения таких пределов, что будет иметь большое практическое значение. Кроме того, в случаях, когда груз имеет большую ценность, грузоотправителю по договору следует порекомендовать декларировать стоимость груза в коносаменте и соответствующим образом корректировать фрахт.

К тому же все еще в силе понятие "адвалорный" фрахт.

**Проект статьи 62 (2)** – Заменить текстом вариантов А и В текст положения, в котором предусматривается, что в тех случаях, когда место, где произошло повреждение груза, неизвестно, применяются положения проекта конвенции о нормах, касающихся ответственности и ее пределов.

**Обоснование.** Любой договор перевозки, подпадающий под действие проекта конвенции, должен включать морской участок перевозки, и в большинстве перевозок, подпадающих под действие проекта конвенции, морской участок будет наиболее значимым как по продолжительности, так и по расстоянию. При таких обстоятельствах было бы вполне логичным применять нормы об ответственности и ее пределах, применяемые в отношении морского участка, и в случае скрытых повреждений. Ужесточение ответственности за скрытые повреждения может удерживать морских перевозчиков от предложения документов на смешанные перевозки и привести к росту страховых издержек.

**Проект статьи 63 – Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой**

В тексте проекта конвенции следует, помимо прочего, предусмотреть ответственность за ставшую причиной убытков задержку, допущенную как перевозчиком, так и грузоотправителем по договору, с указанием соответствующего ее предела для каждой стороны.

**Обоснование.** На 18-й сессии Рабочей группы, состоявшейся в 2006 году в Вене, Рабочая группа поддержала третий вариант, предложенный Швецией в документе A/CN.9/WG.III/WP.74, а именно, что в проект конвенции должно быть включено положение об ограниченной определенным пределом ответственности за задержку со стороны как грузоотправителя по договору, так и перевозчика, но только если будет согласован соответствующий метод ограничения ответственности

грузоотправителя по договору. В отрасли этот вариант пользуется широкой поддержкой, поскольку он свидетельствует об одинаковом режиме для сторон, и этот важный принцип должен быть подтвержден в проекте конвенции, для того чтобы обеспечить ему широкое признание. Что же касается пределов ответственности, то в отрасли пользуется поддержкой выдвинутое и обсуждавшееся на 18-й сессии предложение о том, чтобы таковыми стали одноразовый фрахт для перевозчика и 500 тыс. долл. США для грузоотправителя по договору. Кроме того, в поддержку имеющейся у сторон свободы договора, они должны иметь также право корректировать пределы ответственности с помощью такого выражения, как "если не согласовано иное".

## **ГЛАВА 15 – ЮРИСДИКЦИЯ**

Мы выступаем за такую корректировку текста, чтобы включение в него главы о юрисдикции стало бы факультативным. Мы поддерживаем предложение о том, чтобы это обеспечивалось с помощью положения о факультативной оговорке, согласно которой за государствами, инкорпорирующими нормы о юрисдикции, сохранялось бы право определять, признавать ли им, согласно их правовой политике, соглашения об исключительном выборе суда юридически действительными в отношении любого договора, то есть возможность частичного выбора.

## **ГЛАВА 16 – АРБИТРАЖ**

### **Проект статьи 78 – Арбитражное соглашение при линейных перевозках**

Сюда должно входить положение о частичном выборе, аналогичное тому, которое предусмотрено в проекте статьи 70 (3) в главе, посвященной юрисдикции.

*Обоснование.* На 18-й сессии Рабочей группы в 2006 году в Вене была достигнута договоренность о том, что если предлагаемый сейчас подход к вопросам юрисдикции будет применен в отношении линейных перевозок, то очень важно еще раз воспроизвести содержащиеся там положения о частичном выборе и в отношении арбитража, для того чтобы указанные арбитражные соглашения могли признаваться юридически действительными и одинаково подтверждаться в государствах, где будут признаваться соглашения об исключительном выборе суда. Кроме того, права, предусмотренные в арбитражном соглашении, должны иметь двусторонний характер и позволять предъявлять иски как со стороны перевозчиков, так и к самим перевозчикам.

### **Проект статьи 79 – Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках**

Из положений об арбитраже прямо исключена перевозка бестарных грузов. Тем не менее следует пояснить, что включенной в чартер-партию судебной оговорке придается та же сила, что и арбитражной оговорке в чартер-партии.

### **Проект статьи 88 – Общие положения**

Пункты 1 и 2 должны иметь одинаковую сферу действия.

**Проект статьи 99 – Изменение сумм ограничения**

Подразумеваемая процедура изменения ограничения ответственности является чрезвычайно важным элементом проекта конвенции, который позволит гарантировать, что конвенция будет актуальной и сможет применяться и при изменении ситуации, и поэтому получает широкую поддержку. Предлагается распространить действие положений, содержащихся в данном проекте статьи, и на пределы ответственности грузоотправителя по договору за задержку.

---