

стом деловой активности перевозчика (пункт 1 b) и местом, указанным в договоре (пункт 1 d), является не большей, чем это предусмотрено в проекте предложения D. В соответствии с проектом предложения D, если истец пожелает, чтобы арбитражное разбирательство проводилось в главном месте деловой активности перевозчика, он может, по-видимому, добиться согласия перевозчика, когда возникает спор. Он может также, по-видимому, добиться согласия перевозчика в отношении любого другого места, которое перевозчик мог бы выбрать, если бы он имел такую возможность.

Ф. Положение, которое ограничивает использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения споров

26. На рассмотрение Рабочей группы было представлено положение, цель которого состоит в том, чтобы ограничить использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения спора. Это положение гласит:

[Проект предложения F]

«Несмотря на положения предыдущего пункта, после возникновения обстоятельства, дающего повод к возбуждению иска, стороны могут договариваться в отношении суда, в котором может быть возбужден иск, или передать дело на арбитраж для окончательного решения в соответствии с нормами настоящей Конвенции»²⁴.

27. Предполагалось, что проект предложения F будет рассматриваться одновременно с проектом предложения о выборе судебного органа. Этот проект предложения сделает недействительным все оговорки об арбитраже в коносаментах²⁵.

²⁴ Доклад Рабочей группы, пункт 56.

²⁵ См. Доклад Генерального секретаря, пункт 132, в котором говорится, что арбитраж повсеместно рассматривается как эффективный и недорогой способ разрешения споров. Следует также отметить, что этот проект предложения окажет воздействие на подобные оговорки в чартер-партиях, когда они включаются в коносаменты.

4. Доклад Генерального секретаря

Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты		Пункты
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ		1. Определение соответствующей денежной единицы	46—47
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА		2. Применение правил об ограничении ответственности к служащим и агентам перевозчика	48—50
A. Введение	1	3. Последствия потери или повреждения груза в результате преднамеренного или небрежного поведения	51—55
1. Правило об ограничении ответственности, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года	2—5	4. Общий предел ответственности перевозчиков	56—58
2. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в Брюссельском протоколе 1968 года	6—9	5. Краткое изложение предложений относительно общего правила об ограничении ответственности	59
B. Альтернативные подходы к разработке правила об ограничении ответственности	10—44	D. Принципы, которые следует учитывать при установлении суммы ответственности	60—62
1. Брюссельский протокол 1968 года: альтернативные правила «на одно место или на одну единицу груза» и «за килограмм»	11—32	1. Восстановление стоимости первоначальной суммы ответственности, установленной в 1924 году	61
2. Правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе	33—40	2. Сравнение с другими конвенциями по вопросам транспорта	62
3. Другие методы	41—43	Приложение I	
а) Ограничение ответственности, основанное на «единице веса или единице объема»	42	Приложение II	
б) Ограничение ответственности, основанное на сумме, выплачиваемой за фрахт	43	ЧАСТЬ ВТОРАЯ: ПЕРЕВАЛКА	
4. Краткое изложение предложений относительно основного правила об ограничении ответственности	44	A. Введение: Виды коносаментов	1—10
C. Другие вопросы, которые необходимо учитывать при представлении общего правила об ограничении ответственности	45—59	B. Нормы права и установившаяся практика, применимые к пунктам о перегрузке	11—14
		C. Проблемы, возникающие в результате применения существующего закона и установленной практики	15—19
		D. Положения конвенций, регулирующих воздушные, дорожные и железнодорожные перевозки	20—26

* 21 марта 1973 года.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	Пункты		Пункты
1. Воздушные перевозки: Варшавская конвенция	22—24	2. Возможное уточнение сферы применения правил об исковой давности	11—12
2. Дорожные перевозки: Конвенция КДПГ	25	3. Применимость срока исковой давности к арбитражу	13—14
3. Железнодорожные перевозки: Конвенция о железнодорожных перевозках груза	26	4. Претензии, основанные на деликтной ответственности или преднамеренном упущении	15—20
<i>E. Ответственность договаривающегося перевозчика</i>	<i>27—31</i>	<i>C. Начало срока</i>	<i>21—45</i>
<i>F. Ответственность последующего перевозчика; доставляющий перевозчик</i>	<i>32—34</i>	1. Положение на практике	22—25
<i>G. Альтернативные проекты положений</i>	<i>35—45</i>	2. Анализ выражений «поставка товаров» и «срок, к которому груз должен был быть поставлен»	26—35
1. Определение термина «порт выгрузки»	35—40	3. Начало исчисления срока давности в других транспортных конвенциях	36—38
2. Проект положений об ответственности первоначального и последующего перевозчиков	41—45	4. Предлагаемый проект положения о начале исчисления срока давности	39—45
ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ: ОТКЛОНЕНИЕ ОТ КУРСА			
<i>A. Введение</i>	<i>1—2</i>	<i>D. Продолжительность срока исковой давности</i>	<i>46—53</i>
<i>B. Положение об «отклонении от курса» в конвенции при определении структуры конвенции и обычных положений договора перевозки</i>	<i>3—9</i>	1. Срок исковой давности в других конвенциях о перевозках	50
<i>C. Существующие юридические правила и практика в области отклонения от курса</i>	<i>10—31</i>	2. Перерыв срока исковой давности до отклонения иска	51—53
1. Определение понятия отклонения	11—16	<i>E. Соглашение об изменении срока исковой давности</i>	<i>54—62</i>
2. Отклонение с целью спасения жизни или собственности на море	17—18	1. Сокращение срока исковой давности путем соглашения	54
3. Разумное отклонение от курса	19—27	2. Продление срока исковой давности	55—57
4. Бремя доказывания	28	3. Возможная редакция проекта положения о продлении срока исковой давности	58—62
5. Правовые последствия отклонения	29—31	<i>F. Иск с правом оборота (иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьему лицу)</i>	<i>63—67</i>
<i>D. Предложенные альтернативы решения вопроса об отклонении от курса</i>	<i>32—40</i>	<i>G. Объединение проектов положений о сроке исковой давности</i>	<i>68</i>
1. Сохранение нынешнего правила Конвенции об отклонении от курса с добавлением формулировок, в которых будет оговариваться то, что представляет собой разумное отклонение	32—34	ЧАСТЬ ПЯТАЯ: ОПРЕДЕЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 1 КОНВЕНЦИИ	
2. Разработка определения отклонения от курса в Конвенции	35	<i>A. Введение</i>	<i>1</i>
3. Отсутствие отдельного положения в Конвенции об отклонении от курса и положение Конвенции, в котором излагаются общие правила о спасении жизни людей и имущества на море	36—40	<i>B. Определение «первозчика»: проблемы и предлагаемые решения</i>	<i>2—14</i>
ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ: СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ			
<i>A. Введение</i>	<i>1—3</i>	<i>C. Определение «договора перевозки»</i>	<i>15—20</i>
<i>B. Виды претензий, покрываемых исковой давностью</i>	<i>4—20</i>	<i>D. Определение формулировки «судно»</i>	<i>21—23</i>
1. Проблемы толкования сферы применения существующих правил	4—10	ЧАСТЬ ШЕСТАЯ: ИЗЪЯТИЕ НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ ПУНКТОВ ИЗ КОНСОМЕНТОВ	
		<i>A. Вводная часть</i>	<i>1—6</i>
		<i>B. Альтернативные подходы</i>	<i>7—15</i>

ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. На пятой сессии (1972 г.) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) постановила, что ее Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок должна продолжить свою работу в соответствии с полномочиями, предусмотренными в резолюции, принятой Комиссией на четвертой сессии¹. В этой резолюции отмечается, что:

«правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в протоколе поправок к данной Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости и подготовку в случае надобности новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций».

В резолюции Комиссии в подпунктах а — i пункта 2 перечисляются также разделы, которые «следует пересмотреть и расширить»².

2. На своей третьей и четвертой (специальной) сессиях Рабочая группа в качестве рабочего документа использовала доклад Генерального секретаря об «ответственности морских перевоз-

¹ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/817)* ЮНСИТРАЛ, Доклад о пятой сессии (1972 г.), пункт 51; далее называется Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, А; Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/817)*, пункт 19 (далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о четвертой сессии (1971 г.), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, А). Резолюция, принятая на четвертой сессии Комиссии, цитируется по резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок по этому вопросу; Доклад Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее второй сессии (TD/V/C.4/86).

² Ниже приводятся разделы, перечисленные в принятой на четвертой сессии Комиссии резолюции:

- a) ответственность за груз в течение всего периода, когда он находится в ведении или под контролем перевозчика или его агентов;
- b) схема распределения ответственности и права и иммунитеты, содержащиеся в статьях III и IV Конвенции с поправками, содержащимися в Протоколе, и их взаимодействие, включая изъятие или изменение некоторых исключений, касающихся ответственности перевозчика;
- c) бремя доказательства;
- d) юрисдикция;
- e) ответственность за перевозку груза на палубе, за перевозку животных и транзитные перевозки;
- f) продление срока исковой давности;
- g) определения, содержащиеся в статье I Конвенции;
- h) изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы;
- i) отклонение от курса, мореходное состояние судна и ограничение ответственности за перевозку единицы груза».

чиков за груз: коносаменты»³. На этих сессиях Рабочая группа рассмотрела следующие темы и приняла по ним решения: период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществления, во время разгрузки и после ее осуществления); ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо определенным судом; подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком⁴.

3. На своей третьей сессии Рабочая группа приняла решение посвятить пятую сессию рассмотрению оставшихся тем, перечисленных в резолюции, которая была принята ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии⁵. Оставшимися темами являются: ограничение ответственности за перевозку единицы груза, транзитные перевозки, отклонение от курса, срок исковой давности, определения, содержащиеся в статье I Конвенции, и изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы. Рабочая группа приняла решение обратиться к Генеральному секретарю с просьбой «подготовить доклад, в котором бы излагались предложения и указывались возможные решения» в отношении вышеупомянутых тем⁶. В целях предоставления материала, необходимого для подготовки доклада, в адрес Генерального секретаря была также высказана просьба «предложить правительствам и международным и межправительственным организациям, активно ведущим работу в этой области, направлять свои замечания и предложения»⁷. Соответственно был подготовлен вопросник и разослан правительствам и организациям, упомянутым в цитированном выше решении⁸.

4. Настоящий доклад подготовлен в ответ на вышеупомянутую просьбу Рабочей группы и представлен для рассмотрения Рабочей группе на ее пятой сессии. В докладе содержатся ссыл-

³ A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение (далее называется Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз). На четвертую сессию Рабочей группы были представлены два рабочих документа, подготовленных Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком» (A/CN.9/WG.III/WP.6); «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/WG.III/WP.7). Эти рабочие документы воспроизводятся в данном томе, часть вторая, IV, 2 и 3, выше.

⁴ Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии (Женева, 31 января — 11 февраля 1972 года) (A/CN.9/63, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV) (далее называется Доклад Рабочей группы, третья сессия); Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии (Женева, 25 сентября — 6 октября 1972 г.) (A/CN.9/74, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, I, выше) (далее называется Доклад Рабочей группы, четвертая сессия).

⁵ Доклад Рабочей группы, третья сессия, пункт 73.

⁶ Там же, пункт 73.

⁷ Там же, пункт 74.

⁸ Копия вопросника прилагается в приложении, следующим за шестой частью настоящего доклада.

ки на многочисленные ответы на вышеупомянутый вопросник⁹, а также содержится ссылка на доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, который был представлен рабочим группам ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ¹⁰.

5. На своей четвертой сессии Рабочая группа пришла к выводу о необходимости рассмотреть в первую очередь «вопросы, наиболее тесно связанные с основной проблемой ответственности перевозчика». Поэтому первоочередное внимание следует уделить вопросам ограничения ответственности за перевозку единицы груза, транзитных перевозок и отклонения от курса¹¹. Это решение учитывалось при установлении порядка рассмотрения данных вопросов в докладе:

Часть первая: Ограничение ответственности за перевозку единицы груза

Часть вторая: Перевалка

Часть третья: Отклонение от курса

Часть четвертая: Срок исковой давности

Часть пятая: Определения в соответствии со статьей I Конвенции

Часть шестая: Изъятие не имеющих юридической силы пунктов из коносаментов

⁹ Ожидается получение дополнительных ответов после подготовки настоящего доклада. Члены Рабочей группы могут получить копии ответов на языке оригинала.

¹⁰ Документ ID/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № 72.II.D.2).

¹¹ Доклад Рабочей группы, четвертая сессия, пункт 55.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА

А. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящая часть доклада составлена в соответствии с решением Комиссии, принятым в ответ на рекомендацию Рабочей группы рассмотреть вопрос об «ограничении ответственности за перевозку единицы груза»¹. Подлежащие рассмотрению правовые документы: Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов², и Протокол о поправках к этой Конвенции 1968 года³.

¹ См. Общее введение выше, пункт 3 и сноска 2.

² Далее называется Брюссельская конвенция. League of Nations, Treaty Series, vol. CXX, p. 157, No. 2764. Воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3). Основные положения данной Конвенции часто называются «Гагскими правилами».

³ Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (далее называется Брюссельский протокол или просто Протокол). Данный Протокол был принят на двенадцатой сессии Брюссельской дипломатической конференции по морскому праву, состоявшейся 16—27 мая 1967 года и 19—24 февраля 1968 года; в основу этого Протокола был положен проект, составленный Международным морским комитетом (далее называется ММК) на его двадцать шестой сессии,

1. Правило об ограничении ответственности, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года

2. Статья 4 (5) Брюссельской конвенции гласит:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент»⁴.

3. Следует отметить, что это положение устанавливает предел ответственности перевозчиков за любые потери или повреждения груза в сумме «100 фунтов стерлингов за место или единицу груза»; перевозчики не могут обуславливать более низкую сумму, связанную с ограничением ответственности⁵. Это положение применяется лишь в том случае, если в коносаменте не устанавливается более высокая сумма, связанная с ограничением ответственности, или если грузоотправитель до погрузки не заявил о «характере и стоимости» такого груза и «не включил эти данные в коносамент»,—выбор, который на практике применяется крайне редко.

4. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в статье 4 (5) Брюссельской конвенции, состоит из двух элементов: а) количественный принцип подсчета, то есть число «мест» или число «единиц груза», и б) ограничение денежной суммы. По каждому из этих элементов возникают определенные проблемы.

5. а) Первый элемент, выраженный словами «за место или единицу груза», оказалось трудно применить в отношении многих типов груза. Эта

проведенной в Стокгольме в 1963 году, и известный как «Правила Визби». Протокол воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1. Статьи 2 и 3 Брюссельского протокола, касающиеся ограничения ответственности, излагаются в приложении II.

⁴ Статья 4 (5) далее гласит:

«Такое заявление, если оно включено в коносамент, является доказательством prima facie, но оно не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться любая другая максимальная сумма, чем упомянутая в данном пункте, при условии, что такая максимальная сумма будет не ниже вышеназванной цифры.

В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент.

⁵ См. третий пункт статьи 4 (5) (замечание 4, выше) и статью 3 (8), которая гласит, что любая оговорка... освобождающая... от ответственности... каким-либо иным образом, чем это предусмотрено в данной Конвенции, недействительна и не имеет никакой юридической силы.

проблема и возможные пути ее решения более полно исследуются в разделе В (пункт 10 и далее). *b)* Ограничение денежной суммы⁶ до «100 фунтов стерлингов» не изменилось в течение 49 лет, несмотря на инфляцию и девальвацию, в результате чего стоимость этой суммы в настоящее время значительно ниже ее первоначальной стоимости⁷. Соответственно, когда в 1960 году ММК приступил к пересмотру Брюссельской конвенции, получило широкую поддержку мнение относительно внесения поправки к статье 4 (5) с целью увеличения суммы ответственности.

2. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в Брюссельском протоколе 1968 года

6. Разработанная ММК поправка содержится в статье 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года⁸, которая гласит:

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в 10 000 франков на одно место или на одну единицу груза или 30 франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше».

7. Далее в статье 2 *d* Протокола дается следующее разъяснение:

«*d)* франк означает денежную единицу с золотым содержанием в 65,5 кг золота 900 пробы по метрической системе...»⁹.

⁶ В данной части доклада выражение «денежная сумма» используется для указания денежной суммы, предусмотренной в положении об ограничении ответственности, а «основа подсчета» используется для количественного измерения потерянтого или поврежденного груза в форме «мест», «единиц груза», «веса», «объема» или другой меры, с помощью которой определяется предел ответственности.

⁷ По вполне оправданным предположениям инфляция за 49 лет возрастала в среднем на 4 процента в год. При таком уровне стоимость 100 фунтов стерлингов 1924 года составляет 683 фунта стерлингов по стоимости текущей валюты; при более осторожных оценках темпов инфляции — 3 процента в год, стоимость первоначальной суммы составит 425 фунтов стерлингов; при темпах инфляции, равных 2 процента и, что является весьма осторожной оценкой, стоимость в текущей валюте составит 264 фунта стерлингов. См. J. Megrett and Allen Sykes, *The Finance and Analysis of Capital Projects*, London, 1963, p. 510. Выводы в большинстве ответов на вопросник заключаются в том, что максимальная денежная сумма, предусмотренная в статье 4 (5), неудовлетворительна. В ответе Советского Союза отмечается, что реальная стоимость максимальной денежной суммы гораздо ниже, чем это было предусмотрено в 1924 году. С другой стороны, из ответа Турции следует, что максимальная сумма в статье 4 (5) удовлетворительна.

⁸ В Брюссельском протоколе содержатся другие положения относительно ограничения ответственности, которые будут рассмотрены в настоящем докладе ниже.

⁹ Денежная единица, о которой идет речь в данном подпункте, широко известна как «франк Пуанкаре» и в дальнейшем именуется либо этим термином, либо его сокращением «франк П».

8. Предусмотренная в Протоколе максимальная сумма 10 000 франков Пуанкаре в отношении «места или единицы груза» приблизительно равняется 307 фунтам стерлингов (799 долл. США или 4099 новых французских франков); сумма 30 франков Пуанкаре «за килограмм» равняется приблизительно 0,90 фунта стерлингов (2,40 долл. США или 12,30 французских франков). Таким образом, существенные элементы статьи 2 *a* Протокола включают: 1) повышение максимальной денежной суммы «на одно место или на одну единицу груза» со 100 фунтов стерлингов до 10 000 франков определенного золотого содержания, сумма, которая приблизительно в 2,5 раза превышает сумму, предусмотренную в Конвенции 1924 года; 2) сохранение выражения «на одно место или на одну единицу груза» и 3) включение альтернативного предела суммы 30 франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза.

9. В последующих пунктах статья 2 *a* Брюссельского протокола будет рассмотрена более подробно в связи с альтернативными подходами к разработке правила об ограничении ответственности.

По официальной цене золота 38 долл. США за одну тройскую унцию соотношение будет следующим:

Один франк П = приблизительно 0,0799 долл. США (0,03 фунта стерлингов) (41 новых французских франков)

10 000 франков П = 799 долл. США (307 фунтов стерлингов) (4 099 французских франков)

30 франков П = 2,40 долл. США (0,90 фунта стерлингов) (12,30 французского франка)

30 килограммов франков П = 1,09 долл. США / фунта (42 фунта / фунтов стерлингов) (5,6 фунта / французского франка)

Однако в настоящее время официальные и рыночная цены значительно расходятся: 20 сентября 1972 года рыночная цена золота в Цюрихе составляла 65 долл. США за унцию. По рыночной цене золота цены, выраженные в «франках Пуанкаре», таковы:

1 франк Пуанкаре = приблизительно 0,137 долл. США (0,53 фунта стерлингов) (70 французских франков)

10 000 франков П = 1 370 долл. США (527 фунтов стерлингов) (7 028 французских франков)

30 франков П = 4,11 долл. США (1,58 фунта стерлингов) (21,1 французского франка)

30 франков П/кг = 1,87 долл. США/фунта (0,72 фунта стерлингов/фунта) 9,6 францу. франка/фунта)

Авторы Протокола предлагали, чтобы в национальных законах, придающих юридическую силу Протоколу, сохранялась максимальная денежная сумма в франках Пуанкаре, а не конвертировалась в эквивалентную сумму в национальной валюте. Это указывается в Протоколе путем исключения слов «или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте», которые приводятся в статье 4 (5) Брюссельской конвенции, а также выражением, следующим за определением «франк» (Пуанкаре) в статье 2 *d* Протокола: «Дата перевода данной суммы на национальную валюту определяется постановлением суда, занимающегося данным делом». Кроме того, Председатель Рабочей группы по составлению статьи 2 (1) на Дипломатической конференции 1967—1968 годов сообщил, что ограничение, выраженное во франках Пуанкаре, является «суммой», на которую в дальнейшем следует ссылаться во всех странах, которые подписывают и ратифицируют Протокол, поскольку в настоящее время государства более не могут выражать эту сумму в национальной валюте. «Report by Professor Van Ryn, Chairman of the Working Party on Paragraph 1 of Article 2 of the Visby Rules», in *Conference Diplomatique de Droit Maritime*, Douzieme Session (1er phase) Bruxelles 1967, p. 716.

В. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ ПРАВИЛА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

10. В этом разделе анализируются альтернативные подходы к разработке правила об ограничении ответственности и рассматриваются следующие вопросы: 1) Представляет ли статья 2 *a* Брюссельского протокола удовлетворительную основу для такого правила? 2) Можно ли улучшить статью 2 *a* путем внесения более четких поправок? 3) Следует ли предпочесть метод, отличающийся от метода, который предусмотрен в статье 2 *a* Протокола?

1. Брюссельский протокол 1968 года: альтернативные правила «на одно место или на одну единицу груза» и «за килограмм»

11. Как отмечалось выше, в статье 2 *a* Протокола содержатся альтернативные правила об ограничении ответственности: согласно первому, расчет осуществляется по принципу «на одно место или на одну единицу груза», а согласно второму — «за килограмм» и предусматривается, что в соответствии с этими правилами для расчета будет применяться более высокая сумма. Очевидно предусматривается применять правило «на одно место или на одну единицу груза» к относительно более легким грузам, а правило «за килограмм» — к более тяжелым грузам. Например, если место или единица груза весит 334 кг или более, то общая сумма, исчисляемая по правилу «за килограмм», превышает 10 000 франков П., поэтому в данном случае применяется это правило ограничения ответственности.

12. Тем не менее можно предвидеть определенные трудности толкования при практическом применении альтернативных правил Протокола. Например, было бы трудно применить слова «на одно место или единицу груза», содержащиеся в статье IV (5) Брюссельской конвенции, к следующим типам грузов: 1) частично упакованные грузы (например, тракторы, частично покрытые обшивкой из досок или брусьев, скрепленных стальной лентой); 2) крупные непокрытые обшивкой грузы (например, автомобили, железнодорожные локомотивы или тяжелое машинное оборудование); 3) насыпные или наливные грузы (например, зерно и жидкие вещества); 4) штучные грузы (например, грузы, перевозимые в контейнерах). Проблемы, связанные с этими четырьмя типами грузов, будут рассмотрены ниже.

Тип груза 1:

частично упакованные грузы

13. Что касается типа груза 1, то вопрос заключается в том, представляет ли собой частично упакованный груз «место» или же является «единицей груза». Это может иметь весьма важное значение, поскольку выражение «единица груза» может означать либо:

a) физическую единицу груза (то есть «погрузочная единица»)¹⁰; или

b) количественную весовую единицу или единицу объема, по которой исчисляются фрахтовые сборы за груз (то есть «фрахтовая единица груза»)¹¹.

14. Если «единица груза» означает *погрузочную* единицу (альтернатива *a*, выше), трудности решения проблем, связанных с выражением «места или единицы груза», уменьшаются, поскольку оба термина означают единственный физически отделимый предмет. Предел ответственности за такой предмет можно было бы исчислять либо на основе «одного места или одной (погрузочной) единицы», либо на основе количества килограммов общего веса предмета, если его вес превышает 334 килограмма.

15. С другой стороны, «фрахтовая единица груза» (альтернатива *b*, выше) основана не на физической возможности разделения груза, а на измерении, которое выражается в тоннах, килограммах или кубических метрах. Следовательно, часто предел ответственности в значительной степени будет различаться в зависимости от измерения его по количеству «мест» или «фрахтовых единиц груза»¹². Например, частично упакованный 30-тонный локомотив может быть одним «местом» или 30 «фрахтовыми единицами

¹⁰ Понятию «погрузочная единица» дается конкретное определение в статье 423 Итальянского кодекса мореплавания, в которой используется термин «единица груза» (*«unita di carico»*), то же самое, вероятно, имеется в виду под выражением «место или другая единица груза», содержащемся в Скандинавском морском кодексе, который регулирует морскую перевозку груза в отношении Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции.

¹¹ Это положение можно подразделить на: 1) единицу груза, указанную в определенном коносаменте в качестве основы подсчета фрахта, то есть «*объявленную фрахтовую единицу груза*»; или 2) единицу груза, обычно используемую при подсчете фрахта для однотипных товаров; то есть «*обычную фрахтовую единицу груза*». В статье 4 (5) Закона Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов ясно подтверждается принцип «обычной фрахтовой единицы груза» путем установления предела ответственности «на одно место... или, если груз отправляется не по числу мест, — на обычную фрахтовую единицу груза». В статье 105 Швейцарского морского кодекса также используются слова «фрахтовая единица груза». См. также статью 165 Кодекса торгового мореплавания СССР.

¹² См., например, *Mitsubishi International Corp. v. S.S. Palmetto State*, 311 F.2d 382 (1962), где рулон стали, весящий 32½ тонны, но полностью закрытый в деревянный ящик, был поврежден на сумму 31 000 долларов и в соответствии со статьей IV (5) Закона Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов рассматривался в качестве «места», в результате чего сумма ответственности судовладельца была ограничена 500 долларами. Если бы этот груз не рассматривался в качестве «места», предел ответственности измерялся бы во «фрахтовых единицах груза», которыми, вероятно, были бы тонны, и предел ответственности составил бы 32½ раза по 500 долларов или 16 250 долларов. Сравни *Gulf Italia Co. v. American Export Lines*, 263 F.2d 135 (1959), где было принято решение, что трактор весом 34,6 тонны составлял 34,6 «фрахтовой единицы груза» с предельной суммой ответственности 34,6 раза по 500 долл. или 17 300 долл. вместо одного «места» с предельной суммой 500 долларов. См. также René Rodière. *Traité Général de Droit Maritime*, Paris, 1968, p. 302.

груза» (где сумма фрахта исчисляется за тонну). В этом случае предел ответственности согласно Протоколу может быть:

1) «За одно место или за одну единицу груза»

a) 10 000 франков П. за 1 «место»; или

b) 300 000 франков П. за 30 «фрагтовых единиц груза» по 10 000 франков за «единицу груза»; или

2) «За килограмм»: приблизительно 818 160 франков П. за 30 тонн веса из расчета 30 франков за килограмм.

16. Таким образом, в случаях частично упакованных грузов слова «на одно место или на одну единицу груза» в статье 2 а Брюссельского протокола могут привести к спорам по следующим вопросам: 1) является ли тот или иной предмет одним «местом», одной «погрузочной единицей» или несколькими «фрагтовыми единицами груза»; 2) приводит ли правило «на одно место или на одну единицу груза» или «за килограмм» к более высокому пределу ответственности. Значительное разнообразие способов подготовки груза к отправлению затрудняет возможности предсказания¹³.

Типы грузов 2 и 3: Крупные, неупакованные грузы, а также насыпные и наливные грузы

17. Отмеченные выше типы грузов 2 и 3 дают повод для меньшего числа толкований. Неупакованный железнодорожный локомотив (тип 2) трудно рассматривать в качестве «места», но еще труднее применить такой термин в отношении танкера с нефтью (тип 3). Поэтому к таким грузам суды обычно применяя термин «единица груза». Однако остается нерешенным вопрос относительно того, следует ли исчислять эти грузы в «погрузочных единицах» или «фрагтовых единицах груза», в результате чего возникают вышеупомянутые трудности.

Тип груза 4: Контейнеры

18. Во многих законодательствах возникают проблемы, касающиеся применения слов «на одно место» или «на одну единицу груза» в отношении контейнерных грузов. Следует ли рассматривать контейнер в качестве одного «места» или «одной единицы груза» в связи с положения-

ми о пределе ответственности независимо от числа предметов, содержащихся внутри контейнера? Или следует применять предельную сумму к каждому элементу груза, содержащемуся в контейнере? Эти вопросы не решены основным положением об ограничении ответственности в статье 2 а Протокола. Вместо этого в статье 2 с содержится специальное направленное на уточнение этого вопроса положение, которое гласит:

«с) Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки, рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза в случаях, когда речь идет об этих местах или единицах груза, во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза»¹⁴.

19. В связи с этой статьей возникает вопрос, следует ли рассматривать сам контейнер в качестве «одного места» или «одной единицы» в дополнение к предметам, содержащимся внутри этого контейнера, когда число «мест» или «единиц груза» указано в коносаменте...»¹⁵.

20. Вопрос о том, следует ли рассматривать сам контейнер в качестве «места» или «единицы груза», можно решить путем внесения поправки в статью 2 с Брюссельского протокола. Такая поправка приводится ниже:

(Слова, которые следует добавить, выделены курсивом: слова, которые следует исключить, заключены в квадратные скобки []; альтернативные слова заключены в круглые скобки ().)

Проект поправки к статье 2 с.

«Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки плюс само средство транспортировки (когда такое средство предоставляется грузоотправителем), рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза [в случаях, когда речь идет об этих местах или

¹⁴ В своем ответе Федеративная Республика Германии считает это положение «наилучшим решением, которое можно получить». В ответе Австралии отмечается, что это положение является «значительным улучшением», которое следует «сохранить в любых других поправках Гаагских правил». В ответе Чехословакии это положение считается «пока удовлетворительным решением». С другой стороны, в ответе Швеции, хотя и считается, что статья 2 с является «шагом вперед», отмечается, что она излишне усложнена и вызывает определенные трудности толкования».

¹⁵ Другим нерешенным пунктом статьи 2 с является вопрос о том, следует ли позволять перевозчикам взимать дополнительную плату ad valorem за фрахт, когда предметы внутри контейнера оценены раздельно. См. John L. De Gurse, Jr., «The Container Clause in Article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules», 2 *Journal of Maritime Law and Commerce* 131, October 1970.

¹³ Вопрос о том, является ли груз «местом» или «фрагтовой единицей груза», представляет собой неистощимый источник споров и тяжб. По некоторым тесно связанным с этой проблемой вопросам см. дело *Gulf Italia Company v. American Export Lines, Inc.*, *op. cit.*, где гусеничный трактор был подготовлен к отправке следующим образом: некоторые его части были покрыты водонепроницаемой бумагой, а верхняя часть была частично зарыта деревянными пленками; однако ходовые части трактора не были упакованы, а сам трактор не был закреплен. Было вынесено решение: трактор не составляет одного «места». Однако в деле *Aluminios Pozuelo Ltd. v. S. S. Navigator*, 277F. Supp. 1008 (1967) пресс, весящий 6 200 фунтов и прикрепленный болтами к салазкам, по размеру в два раза превышающим основание пресса, рассматривался как одного «место».

единицах груза], во всех других случаях такие средства рассматриваются как одно место или одна единица груза».

Это предложение отражено в предложенном проекте правила об ограничении ответственности, изложенном в пункте 59, ниже¹⁶.

21. Специальное положение относительно контейнеров необходимо лишь в том случае, если сохранится альтернативное правило о пределе ответственности «на одно место или на одну единицу груза». Если будет принято правило об ограничении ответственности, основанное лишь на весовом принципе, тогда цитированное выше положение, содержащееся в статье 2 с Брюссельского протокола, потеряет свое значение. По этой причине все положение о контейнерах было заключено в скобки (что указывает на его альтернативный характер) в предложенном проекте правила об ограничении ответственности, как он изложен ниже.

22. Таким образом, несмотря на альтернативное правило Протокола об ограничении ответственности «за килограмм», вероятно, во многих случаях еще существует необходимость определять число «мест» или «единиц груза» для выявления того, предполагает ли правило «на одно место» или «на одну единицу груза» и «за килограмм» более высокий (и, следовательно, применимый) общий предел ответственности. Это повлечет за собой вышеописанные трудности толкования в отношении слов «на одно место» и «единиц груза»¹⁷. Таким образом, если Рабочая группа должна решить вопрос о том, является ли статья 2 а Протокола соответствующей структурной основой для положения об ограничении ответственности, она может выразить желание рассмотреть одну или несколько нижеследующих уточняющих поправок к данной статье.

23. Согласно первой из этих уточняющих поправок, слова «на одно место» могли бы послужить основой для определения предела ответственности с заменой способов ограничения ответственности «за фрахтовую единицу груза» в отношении товаров, не перевозимых по «числу мест». Такого уточнения можно было бы достигнуть путем внесения поправки к статье 2 а Протокола, которая бы гласила:

Альтернатива I

«Во всех случаях ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любую потерю или повреждение груза или в связи с грузом в сумме, превышающей эквивалент а) в... франков за место или, если груз исчисляется не по числу мест, за фрахтовую единицу груза или б) ... франков за килограмм общего веса

утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше». (Курсив только в данном тексте).

24. Данный текст, который применяется в Законе Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов¹⁸, устранит двойственное толкование в отношении того, означает ли выражение «единица груза» «фрахтовую» или «погрузочную» единицу груза. Однако употребление термина «фрахтовая единица груза» может иметь серьезные недостатки. Во-первых, как было отмечено выше, сам термин «фрахтовая единица груза» носит в некоторой степени двойственный характер, поскольку он может означать либо «обычную» фрахтовую единицу груза для конкретного типа груза или «фактическую» фрахтовую единицу груза, определенную в коносаменте¹⁹.

Во-вторых, употребление термина «фрахтовая единица груза» может вызвать произвольные изменения общего предела ответственности, в зависимости от того, исчислялись ли фрахтовые сборы «за килограмм», «за тонну» или была выплачена разовая фрахтовая сумма за весь груз. В-третьих, такой метод исчисления предела ответственности может предоставить перевозчикам возможность регулировать свои собственные пределы ответственности в соответствии со своими объявленными фрахтовыми ставками. В-четвертых, поскольку фрахтовые ставки часто определяются по весовому принципу грузов, применение «фрахтовой единицы груза» в тех многих случаях, когда перевозка груза осуществляется не по количеству «мест», может послужить лишь основой для альтернативных правил определения предела ответственности по весовому принципу, например «за тонну» (фрахтовая единица груза) и «за килограмм» (альтернативное правило об ограничении ответственности, уже изложенное в статье 2 а).

25. По этим причинам Рабочая группа может решить, что использование слов «фрахтовая единица груза» в статье 2 а не является удовлетворительным решением проблем толкования этой статьи.

26. В статью 2 а Протокола можно было бы добавить слова «или другая погрузочная единица», так чтобы в правиле об ограничении ответственности говорилось следующее:

¹⁶ См. также пункты 23—28.

¹⁷ В ряде ответов на вопросник выражалась неудовлетворенность словами «на одно место или на единицу груза». См. ответы Австралии, Чехословакии, Норвегии, Швеции, Федеративной Республики Германии, Ирака и СССР.

¹⁸ 46 U.S.C. 1304 (5). В своем ответе Австралия поддерживает слова «обычная фрахтовая единица груза», поскольку, по ее мнению, они служат лучшей основой для подсчета, чем существующие в настоящее время слова «на одно место или на одну единицу груза». С другой стороны, Чехословакия, хотя и считает слова «на одно место или на одну единицу груза» «неудовлетворительными», отмечает, что фраза «обычная фрахтовая единица груза» не решает надлежащим образом проблем толкования. В ответе Федеративной Республики Германии отмечается, что слова «на одно место или на одну единицу груза» являются неудовлетворительными, однако предлагается сохранить статью 2 а Протокола в ее настоящем виде, поскольку, очевидно, не существует более подходящей формулировки.

¹⁹ См. сноску 11, выше.

Альтернатива II-A

«...в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в ... франков на одно место или другую погрузочную единицу или ... франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше».

27. В качестве альтернативы можно было бы исключить слова «на одно место», в этом случае это положение гласило бы следующее:

Альтернатива II-B

«...на сумму, превышающую эквивалент в ... франков за погрузочную единицу...»

28. Альтернативы II-A и II-B устранили бы двойственный характер значения выражения «единицы груза». Они также связывали бы альтернативу «10 000 франков» с физически различимым компонентом груза, что, вероятно, и предусматривали авторы статьи 2 а²⁰. Если необходимо сохранить основную структуру статьи 2 а с внесением в нее лишь уточняющей поправки, тогда одно из двух вышеупомянутых предложений по использованию понятия «погрузочной единицы» могло бы быть подходящим решением.

29. Однако, хотя такая уточняющая поправка могла бы оказаться полезной, она не смогла бы удовлетворить требованиям соответствующего правила об ограничении ответственности. Например, она не смогла бы решить проблемы толкования, касающиеся контейнеров²¹, для решения которых потребовалось бы отдельное положение. Кроме того, при сохранении принципа «на одно место или на одну единицу груза» сохранилось бы несоответствие между правилами об ограничении ответственности за морскую перевозку грузов и правилами, действующими в других видах перевозок²². Оба эти недостатка свидетельствуют о неудавшейся попытке предусмотреть в одном положении две наиболее распространенные тенденции в современных перевозках: контейнерные перевозки и комбинированные или транзитные перевозки.

30. Кроме того, проблемы толкования могут возникнуть не из слов «на одно место или на

²⁰ Этот вывод, по-видимому, оправдывается тем обстоятельством, что содержащаяся в статье 2 а альтернатива «на одно место или на одну единицу груза» предназначена для применения в отношении легких ценных грузов и, прежде всего, в отношении грузов, вес которых составляет менее 334 килограммов, стоимостью более 30 франков П. за килограмм. В этой связи важное значение имеет не способ исчисления фрахтовой ставки («фрахтовая единица груза»), а вес и стоимость перевозимого физического предмета («погрузочная единица»).

²¹ См. пункт 18, выше.

²² Во всех других важных конвенциях по вопросам транспорта для исчисления предела ответственности используется правило «за килограмм». Точное название этих конвенций см. в пункте 33, ниже.

одну единицу груза», а из самой структуры статьи 2 а о правилах об ограничении ответственности. Возьмем, например, потерю или повреждение по одному коносаменту нескольких «мест» или «единиц груза» с различным весом. В этом случае неясно, следует ли применять «более высокую» сумму согласно обоим альтернативным правилам об ограничении ответственности к каждому индивидуальному «месту» или «единице груза» или ко всему грузу в целом. Так, если груз, состоящий из пяти «мест», одно из которых весит 1000 кг, а четыре по 150 килограммов, будет потерян или поврежден, то по Протоколу можно было бы применить следующие суммы ответственности:

- 1) 50 000 франков (5 единиц груза по 10 000 франков за 1 единицу)
- 2) 70 000 франков (1000 килограммов — по 30 франков за 1 единицу груза); (10 000 франков за каждую из четырех единиц груза)

31. Если применить альтернативное правило об ограничении ответственности с «более высокой» суммой груза в целом, тогда к вышеприведенному примеру применима альтернатива I — «на одно место или на одну единицу груза», а если правило о «более высокой» сумме применять к каждой единице груза отдельно, тогда применима вышеупомянутая альтернатива 2.

32. По вышеприведенным причинам Рабочая группа может прийти к выводу, что проблемы, возникающие в связи со статьей 2 а Брюссельского протокола, невозможно решить надлежащим образом путем уточнения формулировки статьи, и она может выразить желание рассмотреть другие возможные подходы к вопросу о правиле ограничения ответственности.

2. Правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе

33. В трех основных конвенциях по вопросам транспорта содержатся положения об ограничении ответственности, основанные только на весе утерянного или поврежденного груза. Этими положениями конвенций являются:

Варшавская конвенция, статья 22 (2): «При перевозке ... грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой 250 франков за килограмм ...²³».

Конвенция ММК:

Статья 31 (1): [в отношении полностью или частично утерянного груза] компенсация не дол-

²³ Подпункт 5 статьи 22 гласит: «Суммы, указанные во франках, в настоящей статье рассматриваются как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота 900-й пробы. Эти суммы могут переводиться в любую национальную валюту в округленных цифрах».

жна ... превышать 100 франков за килограмм неполного веса брутто ...²⁴.

Статья 33: [в случае повреждения груза] «компенсация не должна ... превышать:

а) если был поврежден весь груз — суммы, выплачиваемой в случае потери всего груза;

б) если была повреждена только часть груза — суммы, выплачиваемой за часть утерянного груза».

Конвенция КДПГ:

Статьи 23 (3) и 25 (2) аналогичны вышеприведенным положениям Конвенции ММК, за исключением предела денежной суммы, которая объявлена как «25 франков за килограмм неполного веса брутто»²⁵.

34. Определение предела ответственности по весовому принципу («за килограмм») в Брюссельской конвенции соответствовало бы основным принципам, используемым в других основных конвенциях по вопросам транспорта²⁶. Такой подход исключил бы двойственное толкование слов «на одно место или на одну единицу груза» и позволил бы достигнуть наиболее адекватной пропорциональности между выплачиваемым фрахтом и максимальной суммой ответственности перевозчика²⁷. Кроме того, это позволило бы решить проблемы толкования, связанные с контейнерами, поскольку вес контейнера является единственным соответствующим фактором при исчислении общего предела ответственности.

35. Для принятия в качестве основы определения предела ответственности метода «за килограмм» слова «10 000 франков на одно место или на одну единицу груза или» можно было бы исключить из статьи 2 а Брюссельского протокола, и тогда это положение выражалось бы следующим образом:

Альтернатива III-A

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или

²⁴ Статья 56 гласит: «Указанные в настоящей Конвенции или в приложениях к ней суммы в франках предполагают золотой франк весом $\frac{10}{31}$ грамма 900-й пробы по метрической системе». Эта денежная единица, известная как франк «Жерминаль», обладает достоинством приблизительно в пять раз выше, чем франк «Пуанкаре», используемый в Варшавской конвенции и в Брюссельском протоколе. Сумма ответственности 100 франков «Жерминаль», установленная в статье 31 (1) Конвенции ММК, равняется приблизительно 496 франкам «Пуанкаре».

²⁵ Данный подпункт гласит: «„Франк“ означает золотой франк весом $\frac{10}{31}$ грамма 900-й пробы по метрической системе».

²⁶ Система ограничения ответственности, основанная только на весовом принципе, была предложена в ответе Норвегии и Швеции. Австралия одобрила способ определения предела ответственности, основанный на весовом принципе или «кубическом объеме» в отношении насыпных или наливных грузов.

²⁷ Обычно фрахтовая ставка исчисляется на основе веса или объема груза, а не на основе места или единицы груза. E. Selvig, «The Unit Limitation of Carriers' Liability», in K. Grönfors, ed., *Six Lectures on the Hague Rules*, Stockholm, 1965, p. 119.

повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в ... франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза»²⁸.

36. Следует признать, что ограничение ответственности, основанное только на весе «утраченного или поврежденного груза», не устраняет проблем классификации. Например, представьте себе, что во время перевозки был поврежден мешок с зерном весом 100 кг, и в результате этого было потеряно 30 килограммов. Следует ли предел ответственности исчислять на основе «повреждения» всего места (100 кг)? Аналогичные вопросы могут возникнуть, например, при перевозке картонной коробки, в которой содержится 10 пишущих машинок весом 10 кг каждая. Если коробка повреждена и потеряны 3 пишущие машинки, то следует ли предел ответственности исчислять на основе: а) «потери» трех пишущих машинок (30 кг) или б) «повреждения» всей картонной коробки (100 кг)? Могут иметь место и другие ситуации, как, например, при отгрузке 10 отдельных мест по одному коносаменту, из которых 3 места утеряны или повреждены или утеряна часть насыпного груза (например, зерно, перевозимое в насыпном виде в трюме).

37. Согласно альтернативе III-A, выше, в основу которой положен текст статьи 2 а Брюссельского протокола 1968 года, понятие «повреждение» в отношении «груза» может послужить основой для решения этих проблем. Мешок с зерном, который был порван, в результате чего была повреждена часть его содержимого, был «поврежден» с коммерческой точки зрения; следовательно, предел ответственности, вероятно, должен определяться с учетом общего веса мешка. С другой стороны, если часть погруженного насыпью зерна потеряна или повреждена, коммерческая ценность остальной части груза не снижается.

38. Полезно было бы, если бы способ решения таких проблем более ясно излагался в тексте законодательного документа. С этой целью можно было бы рассмотреть проект, основанный на положениях конвенций ММК и КДПГ (выше), в которых проводится различие между потерей и повреждением груза. В таком проекте можно было бы предусмотреть следующее:

Альтернатива III-B

«... в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности:

²⁸ На Брюссельской дипломатической конференции 1967—1968 годов аналогичные проекты отдельно предлагали Финляндия, Норвегия и Швеция, с одной стороны, и Соединенные Штаты Америки — с другой. См., соответственно, Дипломатическая конференция по морскому праву, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 г. *Documents*, Vol. 1, Doc. No. 4, 6.10.67; и Conference Diplomatique de Droit Maritime, Douzieme Session (1e phase) Bruxelles 1967, *Procès-Verbaux, Documents preliminaires, Documents de travail*, p. 685.

а) в отношении *потери части или всего груза*, стоимость которого превышает сумму, эквивалентную ... франков за килограмм неполного веса брутто;

б) в отношении *повреждения груза*:

i) если был поврежден весь груз, сумма выплачивается за потерю всего груза;

ii) если была повреждена лишь часть груза, сумма выплачивается за потерянную часть груза».

39. В случае принятия правила об ограничении ответственности «за килограмм» Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть дополнительное положение, предусматривающее определенную минимальную сумму ответственности. В ответах на вопросник Секретариата было предложено включить положение, предусматривающее, что «минимальный вес брутто такого груза должен составлять ... килограммов»²⁹. Следует отметить, что такое положение имело бы особое значение в отношении грузов с небольшим весом при относительно высокой ценности и позволило бы грузоотправителю получить компенсацию за фактическую потерю или повреждение груза вплоть до предписанной минимальной суммы.

40. В настоящее время в коносаментах вес указывается не всегда; поэтому, если будет принято правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе, то, вероятно, возникнет необходимость во внесении соответствующей поправки к статье 3 (3) *b* Брюссельской конвенции. Статья 3 (3) *b* предусматривает, чтобы перевозчик по требованию грузоотправителя выдал коносамент с указанием «*либо* числа мест или единиц, *либо* количества, *либо* веса груза, смотря по обстоятельствам, в соответствии с письменным представлением грузоотправителя». (Курсив только в данном тексте). Рабочая группа, возможно, решит рассмотреть поправку к статье 3 (3) *b*, гласящую:

«После получения груза в свое распоряжение перевозчик либо судовладелец, либо агент перевозчика по требованию грузоотправителя выдает коносамент с указанием среди прочего:

...

б) числа мест или единиц, либо количества, смотря по обстоятельствам, и *веса*, в соответствии с письменным представлением грузоотправителя». (Курсив только в данном тексте).

²⁹ За включение такого положения выступает в своем ответе на вопросник Секретариата Норвегия; возможность включения такого положения отмечается и в ответе Швеции. Положение о предполагаемом минимальном весе брутто содержится и в проекте конвенции о комбинированных перевозках (ТСМ) (1971 г.) статья 10 (3). СТС IV/18, TPANS/374, добавление II.

3. Другие методы

41. Иногда получали поддержку и другие предложения относительно правил об ограничении ответственности, в основу которых положены другие принципы исчисления ответственности, помимо тех, о которых речь шла выше. Два примера таких предложений излагаются ниже:

а) *Ограничение ответственности, основанное на «единице веса или единице объема»*

42. Подкомитет ММК по коносаментам рассматривал систему ограничения ответственности, основанную на «единице веса или единице объема», как одну из альтернативных поправок к статье 4 (5). Комментируя доклад Подкомитета, одна из национальных ассоциаций по морскому праву поддержала именно эту альтернативу и предложила следующий проект положения для осуществления этой альтернативы:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери и повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент ... франков за тонну или за 40 куб. футов по выбору истца (содержание франка составляет 65,5 мг золота 900-й пробы по метрической системе), если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент»³⁰. (Курсив только в данном тексте)

б) *Ограничение ответственности, основанное на сумме, выплачиваемой за фрахт*

43. На конференции 1923 года по разработке Гаагских правил французские перевозчики предложили сумму ответственности, равную десятикратной сумме фрахтовой ставки³¹. Это предложение на дипломатической конференции 1968 года не обсуждалось.

4. Краткое изложение предложений относительно основного правила об ограничении ответственности

44. Наиболее важные предложения относительно основного правила об ограничении ответственности, о которых речь шла в предыдущих пунктах, излагаются ниже. Слова, которые следует включить, даны курсивом; слова, которые следует исключить, поставлены в квадратные скобки: *слова следует включить*; [слова следует исключить].

Альтернатива I

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не не-

³⁰ Итальянская ассоциация по морскому праву, замечания по докладу Международного подкомитета, Международной морской комитет, XXVI конференция, Стокгольм, 1963 год, *Протоколы*, стр. 130.

³¹ См. Rodière, *op. cit.*, p. 417.

сут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в *a)* на одно место или, *если груз отправляется не по количеству мест, на одну фрахтовую единицу* груза, или *b)* за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше»³².

Альтернатива II

Вариант А

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в *a)* на одно место или на *другую погрузочную единицу* или *b)* за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше»³³.

Вариант В

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в *a)* на [одно место или] одну *погрузочную* единицу или *b)* за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше»³⁴.

Альтернатива III

Вариант А

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в [Франков на одно место или на одну единицу груза или] ... за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза»³⁵.

Альтернатива III-B

Вариант В

«...В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности»:

a) в отношении *потери всего или части* груза в сумме, превышающей эквивалент ... франков за килограмм неполного веса брутто;

b) в отношении *повреждения* груза:

- i) если был поврежден весь груз, сумма выплачивается за потерю всего груза;
- ii) если была повреждена только часть груза, сумма выплачивается за потерю части груза³⁶.

С. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ ПРИ ПРЕДСТАВЛЕНИИ ОБЩЕГО ПРАВИЛА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

45. В дополнение к основному правилу об ограничении ответственности Рабочая группа, возможно, решит рассмотреть другие вопросы, которые связаны с проблемой ограничения ответственности и которые могут быть включены в полный текст по этому вопросу. Некоторые такие вопросы перечислены и кратко описаны в настоящем разделе.

1. Определение соответствующей денежной единицы

46. Статья 9 Брюссельской конвенции предусматривает, что:

«Денежные единицы, упоминаемые в данной конвенции, даются в их золотом содержании.

Договаривающиеся государства, в которых фунты стерлингов не выступают в качестве денежной единицы, резервируют за собой право перевода указанных в данной конвенции сумм, выраженных в фунтах стерлингов, в округленных цифрах...».

Очевидно, это положение было включено в Брюссельскую конвенцию в интересах единообразия в отношении предельных сумм в различных национальных законодательствах. Однако на практике предельные суммы ответственности в национальных законодательствах крайне разнообразны, как это видно из перечня национальных предельных сумм ответственности, содержащегося в приложении I.

47. В Брюссельском протоколе дается более конкретное определение соответствующей денежной единицы, чем в Брюссельской конвенции. Статья 2 *d* Брюссельского протокола гласит³⁷:

«*d)* Франк означает денежную единицу с золотым содержанием 65,5 мг золота 900-й пробы по метрической системе. Дата перевода данной суммы в национальную валюту опре-

³² Обсуждалась в пунктах 23—25, выше.

³³ Обсуждалась в пунктах 26—31, выше.

³⁴ Там же.

³⁵ Обсуждалась в пунктах 35—37.

³⁶ Рассмотрен в пунктах 38—40, выше.

³⁷ Статья 4 Брюссельского протокола исключает существующую статью 9 Брюссельской конвенции.

деляется постановлением суда, занимающегося данным делом»³⁸.

2. Применение правил об ограничении ответственности к служащим и агентам перевозчика

48. Согласно статье 4 (5) Брюссельской конвенции, «ни перевозчик», «ни судно», если грузовладелец не объявил о ценности груза, не несут ответственности за ту часть суммы, которая превышает установленную сумму ответственности. В статье 1 а понятие «перевозчик» включает также «судовладельца или фрахтователя, который подписывает с грузоотправителем договор о перевозке». Таким образом, Брюссельская конвенция не содержит ясного положения об ограничении ответственности служащих или агентов перевозчика, и во многих правовых системах суды отказывались путем толкования распространять действие статьи 4 (5) на эти стороны³⁹.

49. Статья 3 Брюссельского протокола содержит следующие положения, согласно которым правило об ограничении ответственности распространяется на сотрудников и агентов:

«2. Если такой иск возбуждается против какого-либо служащего или агента перевозчика (при условии, что такой служащий или агент не является независимым подрядчиком), то такой служащий или агент может воспользоваться правом на освобождение от ответственности или на ограничение ответственности, к

³⁸ Сравни Варшавскую конвенцию, статья 22 (4), в которой также используется франк Пуанкаре; также Конвенцию ММК, статья 56 и Конвенцию КДПГ, статья 23 (3), в которых используется золотой франк «Жерминаль», определенный в обеих конвенциях как франк «весом 10/31 грамма 900-й пробы по метрической системе». Сравни также статью XI (5) Гаагского протокола: «Перевод этих сумм в национальные валюты, не имеющие золотого содержания, в случае судебного разбирательства производится в соответствии с золотой стоимостью этих валют на день судебного решения». В ответе Федеративной Республики Германии отмечается, что определение даты перевода франка Пуанкаре в национальную валюту не следует оставлять на усмотрение национальных судов, а должно предусматриваться в Конвенции, что такой датой является дата возникновения претензии.

³⁹ Основным правилом, по всей видимости, является то, что перевозчик может в законном порядке указать в своем коносаменте, что его служащие и агенты пользуются преимуществами положения об ограничении ответственности (а также других положений договора о перевозке). Однако в целях эффективности в таком условии должно быть прямо выражено намерение перевозчика распространить на вышеуказанные стороны положение об ограничении ответственности. См. *Bernard Screen Printing v. Meyer Line* 1971 A. M. C. 1887; Сравни *Cabot Corporation v. S. S. Mormacswan*, 1971 A. M. C. 1130. См. также U. S. A., *Robert C. Herd and Co. v. Krowill Machinery Corp.* (1959 A. M. C. 879; 79 S. Ct. 766; 359 U. S. 297; France: 1959 D. M. F. 587; C. A. Aix 18.3.1958. U. K.: *Midlands Silicones Ltd. v. Scruttons Ltd.* (1959) 1 Lloyd's Rep. 289, QB (1960) 1 Lloyd's Rep. 571 C. A. Australia: *Wilson v. Darling Island Stevedoring Company* (1956) 1 Lloyd's Rep. 346. См. общую работу по этому вопросу — Selvig, *Unit Limitation*, op. cit., 157 et seq.

которому согласно настоящей Конвенции может прибегать перевозчик⁴⁰.

«3. Совокупная сумма, подлежащая взысканию с перевозчика и с таких служащих и агентов, ни в коем случае не должна превышать суммы, предусмотренной данной Конвенцией»⁴¹.

Это положение сохранено в предложенном правиле об ограничении ответственности, изложенном в пункте 59, ниже.

50. Хотя цитированное выше положение было бы полезным уточнением, тем не менее в проект основного правила об ограничении ответственности можно было бы включить служащих и агентов, и, таким образом, отпала бы необходимость в разработке отдельного правила для служащих и агентов. В этом случае основное правило об ограничении ответственности гласило бы:

«...В любом случае ни перевозчик или его служащие и агенты, ни судно не несут ответственности за потери или повреждение груза или в связи с грузом, в сумме, превышающей ...».

Такая мысль включена в предложение для общего правила об ограничении ответственности, изложенное в пункте 59, ниже. В случае принятия такого метода составления правила, вероятно, было бы полезным сохранить цитированную выше статью 3 (3) Брюссельского протокола в качестве отдельного положения. Это было учтено в вышеупомянутом предложении.

3. Последствия потери или повреждения груза в результате преднамеренного или небрежного поведения

51. Возникли неясности в связи с последствиями крайне небрежного или преднамеренно неправильного поведения перевозчика, его служащих или агентов для положений об ограничении ответственности, содержащихся в статье 4 (5)⁴². В Брюссельском протоколе имеются правила в отношении случаев потери или повреждения в результате небрежного или преднамеренно неправильного поведения. В статьях 2 e и 3 (4) Протокола предусматривается:

«2 e — Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным

⁴⁰ Сравни статью 25А (1) Варшавской конвенции (дополненной статьей XIV (1) Гаагского протокола), в соответствии с которой положение об ограничении ответственности распространяется на служащего или агента, «если он докажет, что он действовал при выполнении своих служебных обязанностей...».

⁴¹ Статья 25А (2) Варшавской конвенции содержит аналогичное правило.

⁴² Эти неясности связаны с вопросом о том, дают ли слова «в любом случае» перевозчикам право на ограничение их ответственности даже в случаях преднамеренного или небрежного поведения.

пунктом, если имеется доказательство того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению»⁴³.

«...3 (4)... Однако служащий или агент перевозчика не имеет права пользоваться положениями данной статьи, если имеются доказательства, что такое повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны служащего или агента, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению»⁴⁴.

52. Следует отметить, что в вышеупомянутых положениях проводится различие между «действием и упущением перевозчика» (статья 2 е) и «действием или упущением служащего или агента» [статья 3 (4)]. В результате проведения такого различия возникают сомнения относительно того, будет ли применяться правило об ограничении ответственности перевозчика в том случае, если повреждение преднамеренно причинено служащим или агентом. Как отмечалось в Первом докладе Генерального секретаря, проведение различия между действиями «перевозчика» и действиями его «служащих и агентов» в условиях работы современных деловых организаций представляется трудным и, по-видимому, не соответствует тенденциям в современном праве в отношении ответственности деловых организаций. См. Первый доклад Генерального секретаря (A/CN.9/63/Add.1), пункты 153—156, 163—166. На своей четвертой сессии Рабочая группа при разработке твердых единообразных правил для ответственности перевозчика опустила положения Гаагских правил, в которых проводится различие между «перевозчиком» и его «служащими и агентами». Доклад о четвертой сессии, пункт 28.

⁴³ Статья 25 Варшавской конвенции лишает перевозчика права на ограничение своей ответственности, если повреждение явилось следствием его «действия», имевшего целью причинить ущерб» или если агент действовал при исполнении своих служебных обязанностей. В это положение была внесена поправка статьей XIII Гаагского протокола, которая гласит, что «пределы ответственности... не будут применяться, если будет доказано, что ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика или его агентов, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб». В статье 29 Конвенции КДПГ используется термин «злоумышленный поступок». В статье 37 Конвенции ММК предусматривается, что в случаях «преднамеренного неправильного поведения или небрежности... выплачивается полная компенсация за доказанный ущерб, не превышающий двойной» максимальной суммы, которая при других обстоятельствах подлежит выплате согласно правилам об ограничении ответственности.

⁴⁴ Статья 25 (3) а Варшавской конвенции лишает служащих и агентов права пользоваться правилами об ограничении ответственности, «если доказано, что ущерб причинен в результате действия или бездействия агента, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер с сознанием того, что это может причинить ущерб». Статья 29 (2) Конвенции (КДПГ) лишает сотрудников и агентов права на ограничение их личной ответственности, если доказано, что ущерб был причинен в результате их «преднамеренно неправильного поведения».

53. Согласно статье 25 (2) Варшавской конвенции, перевозчик не может воспользоваться рядом положений, направленных на его защиту, включая положение об ограничении ответственности за совершение определенного злоумышленного поступка «любым агентом перевозчика, действовавшим при выполнении своих служебных обязанностей». Аналогичным образом статья XIII Гаагского протокола исключает возможность применения пределов ответственности за определенное действие «перевозчика, его служащих или агентов». Согласно статье 29 (2) Конвенции КДПГ, перевозчик не может воспользоваться положениями, которые исключают или ограничивают его ответственность, если «ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов транспортера или других лиц, к услугам которых транспортер прибегает для выполнения перевозки в момент выполнения этими агентами или другими лицами возложенных на них обязанностей». Сравни статьи 37 и 40 Конвенции ММК.

54. Конвенция, регулирующая ответственность морских перевозчиков, соответствовала бы методам других конвенций по вопросам перевозки в результате включения следующего проекта, сочетающего статьи 2 е и 3 (4) Брюссельского протокола. (Дополнительные фразы выделены курсивом):

Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным пунктом, если имеются доказательства того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика или любого из его служащих или агентов (при выполнении им служебных обязанностей), допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и с сознанием того, что это может привести к повреждению. Таким же образом служащий или агент перевозчика не имеют права воспользоваться такими положениями в отношении такого действия или упущения с их стороны.

55. В одном ответе на вопросник Секретариата рекомендуется «принять не допускающее исключений» правило об ограничении ответственности, которое бы применялось независимо от причины потери или повреждения груза⁴⁵. Такое правило помогло бы избежать тяжб и неясностей, вытекающих из претензий о том, что действие или упущение, повлекшее за собой повреждение, было совершено преднамеренно или по небрежности. Однако, вероятно, такое правило можно было бы рассматривать лишь в связи с относительно высокой предельной денежной суммой ответственности. Если бы Рабочая группа одобрила такой подход, то можно было бы сформулировать проект такого положения в будущем докладе в связи с обсуждением конкретных предельных денежных сумм.

⁴⁵ См. ответ Норвегии на вопросник о коносаменгах.

4. Общий предел ответственности перевозчиков

56. В соответствии с правилом «за килограмм» в статье 2 а Протокола не указывается предельная сумма, которая может устанавливаться в связи с максимальным пределом ответственности в случаях, касающихся особо тяжелых грузов. Отсутствие такого общего предела обсуждалось на Дипломатической конференции 1968 года, на которой ряд делегатов представили предложения, направленные на установление такого предела⁴⁶.

57. Однако эти предложения в конечном счете были отклонены, главным образом потому, что в них не было необходимости ввиду существования конвенции 1957 года об общепринятом в мире пределе ответственности⁴⁷ и ввиду того, что в некоторых случаях они могут чрезмерно ограничить компенсацию⁴⁸.

58. Решение Дипломатической конференции 1968 года отклонить предложения об общем верхнем пределе ответственности перевозчика соответствовало подходам основных конвенций по вопросам транспорта, в которых устанавливаются более высокие суммы ответственности «за килограмм», но не устанавливаются конкретные пределы. Следует также отметить, что высказы-

⁴⁶ См., например, предложения Дании, Федеративной Республики Германии, Японии и Нидерландов на Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия, вторая фаза, Брюссель, 1968 г., *Verbatim Reports* 21—2, p. 104.

⁴⁷ Международная конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, подписана в Брюсселе 10 октября 1957 года. Эта Конвенция дает право перевозчику ограничить свою ответственность до 1 000 франков за каждую тонну груза судна в случае предъявления исков о собственности (3 000 франков за тонну по искам, связанным со смертью и телесными повреждениями), если только ущерб, в связи с которым был возбужден иск, не явился следствием ошибки владельца или был причинен с его ведома. Эта Конвенция дополняет Брюссельскую конвенцию.

⁴⁸ На Дипломатической конференции 1968 года глава английской делегации и член Редакционного комитета по составлению статьи 2 а Протокола сэр Кеннет Диллок сделал следующие замечания относительно общего предела ответственности перевозчиков:

«...Мы составили проект, в котором устанавливаются... пределы... Схема... была... слишком сложна для того, чтобы удовлетворить большинство стран, ...и когда была названа цифра в 200 тыс. франков, самая высокая, о которой думали, тем из нас, кто голосовал против этого предложения, стало ясно, что вследствие такой несправедливости многие страны могут отказаться присоединиться к этой Конвенции. При чисто арифметическом подсчете при 30 франках за килограмм сумма в 200 тыс. франков будет получена при грузе 6,6 тонны. Уже в настоящее время многие контейнеры составляют 20 тонн, а некоторые превышают 30 тонн. В результате этого сумма компенсации за любой груз в контейнере, конкретно не перечисленный в качестве мест, будет зависеть от размера контейнера, в котором находился груз. Если контейнер составляет 6,6 тонны или менее, то грузо-владелец получит полную сумму из расчета 30 [франков за кг], а если весь контейнер составит 21 тонну, он получит лишь $\frac{1}{3}$ этой суммы. Если вес контейнера составит 33 тонны, грузо-владелец получит лишь $\frac{1}{5}$ суммы.

...Это не представляется удовлетворительным решением проблемы как с точки зрения грузо-владельца, так и, разумеется, с точки зрения перевозчика». См. *Verbatim Reports*, Vol. 21-2, pp. 151—152.

вались предложения установить предел ответственности «на одно место или на одну единицу груза», что дало бы повод для двойственного толкования, о котором говорилось выше в связи с этими терминами.

5. Краткое изложение предложений относительно общего правила об ограничении ответственности

59. Ниже приводятся в виде проекта документа различные положения, которые могут быть необходимы для установления общего правила об ограничении ответственности. Слова, подлежащие выбору, заключены в скобках.

Для подпункта а даются альтернативные положения:

а) Альтернатива I

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик или его служащие и агенты, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент на (одно место или другую) погрузочную единицу за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше».

Альтернатива II

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик или его служащие или агенты, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза».

б) «Франк означает денежную единицу с золотым содержанием в 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы по метрической системе. Дата перевода данной суммы в национальную валюту определяется постановлением суда, занимающегося данным делом».

с) ⁴⁹ («Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки плюс само средство транспортировки (когда такое средство предоставлено грузо-владельцем), рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза [в случаях, когда речь идет

⁴⁹ Это положение заключено в скобки, поскольку в случае утверждения правила об ограничении ответственности только по весовому принципу необходимость в нем отпадет — как это предлагается в альтернативе II, в подпункте а, выше.

об этих местах или единицах груза], во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза».)

- d) Заявление, упомянутое в подпункте *a* данного пункта, если оно внесено в коносамент, считается доказательством *prima facie*, но не является обязывающим или окончательным для перевозчика.
- e) По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться какая-либо другая максимальная сумма, чем та, которая упомянута в подпункте *a* данного пункта, при условии, что никакая максимальная сумма, установленная таким образом, не будет ниже соответствующей максимальной суммы, упомянутой в данном подпункте.
- f) Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным пунктом, если имеется доказательство того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика или любого из его служащих или агентов (во время исполнения своих обязанностей), допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению. Равным образом, ни служащие, ни агенты не имеют права на преимущества, вытекающие из таких положений, в отношении такого действия или упущения с их стороны.
- g) Общая сумма, подлежащая взысканию с перевозчика и с его служащих и агентов, ни в коем случае не должна превышать предела, предусмотренного в настоящей Конвенции.
- h) В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения груза или в связи с грузом, если грузоотправитель сознательно неправильно указал в коносаменте характер или стоимость этого груза.

D. Принципы, которые следует учитывать при установлении суммы ответственности

60. В настоящем докладе вопрос о сумме ответственности остается нерешенным, поскольку считалось, что конкретные суммы будут определены в будущем. Тем не менее Рабочая группа, возможно, решит рассмотреть *принципы* определения соответствующей предельной суммы. В данном разделе излагаются альтернативные принципы для рассмотрения Рабочей группой.

1. Восстановление стоимости первоначальной суммы ответственности, установленной в 1924 году

61. В принятой в 1924 г. Брюссельской конвенции предельная сумма ответственности со-

ставляет «100 фунтов стерлингов» за одно место или за одну единицу груза. Как отмечалось выше⁵⁰, реальная стоимость этой суммы вследствие инфляционного процесса в течение 49 лет значительно снизилась, и, таким образом, настоящая стоимость суммы «100 фунтов стерлингов» составляет лишь часть стоимости 1924 года⁵¹. Общеизвестно, что предельная сумма ответственности по Брюссельскому протоколу «на одно место или на одну единицу груза» «10 000 франков Пуанкаре» не восстанавливает первоначальной стоимости «100 фунтов стерлингов»⁵². Поэтому Рабочая группа может решить рассмотреть вопрос о том, будет ли восстановление суммы 100 фунтов стерлингов до стоимости 1924 г. соответствующим принципом для установления новой предельной суммы ответственности.

2. Сравнение с другими конвенциями по вопросам транспорта

62. Сравнение предельных сумм ответственности в других основных конвенциях по вопросам транспорта может послужить полезным руководством. Из такого сравнения следует, что сумма ответственности «за килограмм» по Брюссельскому протоколу намного ниже сумм ответственности «за килограмм» в других конвенциях по вопросам транспорта, как это видно из нижеприведенной таблицы:

Таблица 1

Конвенция	Предельная сумма ответственности	Процент к сумме ответственности по Брюссельскому протоколу
Брюссельский протокол	30 франков за килограмм	100
Варшавская конвенция ⁵³	250 франков за килограмм	833
Конвенция ММК ⁵⁴	496 франков за килограмм	1 650

⁵⁰ См. пункт 5, выше.

⁵¹ См. сноску 7, выше.

⁵² Председатель Рабочей группы по вопросу об ограничении ответственности на Дипломатической конференции 1968 года признал, что 10 000 франков «...на 20 или 25 процентов ниже, чем стоимость суммы 100 фунтов золотых стерлингов, установленной в 1924 году, но, несомненно, это является значительным повышением уровня, до которого фактически снизилась стоимость этой суммы в различных странах». *Conference Diplomatique de Droit Maritime*, op. cit., 1967, p. 716.

⁵³ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, 137 Лига Наций, *Treaty Series* 11, статья 22. Существуют определенные требования и исключения к основным правилам всех конвенций, цитируемых здесь.

⁵⁴ Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза (ММК), подписанная в Берне 25 октября 1952 года, 241 United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, Article 31, p. 427. Фактическая сумма, указанная в статье 31, составляет «100 франков за кг», однако в статье 56 франк определяется как «золотой франк весом $10/31$ грамма 900-й пробы по десятичной системе». Достоянство этой денежной единицы, иногда называемой «франк Жерминаль», приблизительно в пять раз выше, чем франк Пуанкаре. Для облегчения сравнения сумма ответственности по Конвенции ММК, равная 100 франкам Жерминаль, в таблице 1, выше, конвертирована в франки Пуанкаре. См. также Протокол от 25 февраля 1961 года и Протокол А от 29 апреля 1964 года, статья 31.

Конвенция	Предельная сумма ответственности	Процент к сумме, ответственности по Брюссельскому протоколу	Страна	Предельная сумма	Официальный эквивалент в фунтах стерлингов	Округленная эквивалентная сумма в долл. США
Пересмотренный проект Конвенции ММК ⁵⁶	238 франков за килограмм	825	Испания	5 000 песет	31	80
Конвенция КДПГ ⁵⁶	123 франка за килограмм	414	Швеция	1 800 шведских крон	145	378
			Швейцария	2 000 швейцарских франков	203	528
			Соединенное Королевство ^c	100 фунтов стерлингов	100	260
			Соединенные Штаты	500 долларов	192	500
			СССР ^d	250 рублей	115	300

Приложение I

Суммы ответственности «на одно место или на одну единицу» по отдельным странам

Страна	Предельная сумма	Официальный эквивалент в фунтах стерлингов	Округленная эквивалентная сумма в долл. США
Австралия ^a	400 австралийских долларов	47	122
Бельгия	17 500 бельгийских франков	150	370
Канада	500 канадских долл.	192	500
Дания	1 800 датских крон	99	257
Финляндия ^b	600 новых финских марок	56	146
Франция	2 000 франков	150	390
Федеративная Республика Германии	1 250 марок	149	388
Греция	8 000 драхм	102	264
Ирландия	100 фунтов стерлингов	101	261
Италия	200 000 лир	131	340
Япония	100 000 йен	123	320
Нидерланды	1 250 флоринов	148	385
Норвегия	1 800 норвежских крон	104	270
Португалия	12 500 эскудо	138	359

^c Английские грузовладельцы, судовладельцы и страховщики заключили в 1950 году соглашение об увеличении предельной суммы до 200 фунтов стерлингов «в законной валюте». (Соглашение английской ассоциации по морскому праву от 1950 года — хорошо известное как «Соглашение о золотой оговорке»). Это соглашение регулирует споры, возникающие между сторонами этого соглашения при условии, что эти споры заслушиваются в Соединенном Королевстве.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Тексты статьи 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года и статей 2 и 3 Брюссельского протокола 1968 года

A. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанная в Брюсселе 26 августа 1924 года

4 (5) «В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент.

Такое заявление, если оно включено в коносамент, является доказательством prima facie, но оно не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться любая другая максимальная сумма; чем упомянутая в данном пункте, при условии, что такая максимальная сумма будет не ниже вышеназванной цифры.

В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери или повреждения груза или в связи с грузом, если грузоотправитель намеренно не указал в коносаменте характер или стоимость этого груза».

B. Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года

Статья 2. Исключить пункт 5 статьи 4 и заменить его следующим:

a) Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в 10 000 франков на одно место или на одну единицу груза или 30 франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Общая сумма, подлежащая взысканию, рассчитывается по отношению к стоимости такого груза в том месте и в то время, где и когда в соответствии с условиями договора этот груз разгружается с судна или должен быть разгружен.

Стоимость груза устанавливается в соответствии с ценами товарной биржи либо — при отсутствии таких цен — в соответствии с текущими рыночными ценами, либо — при

Источник валютного курса: Международный валютный фонд, *International Financial Statistics*, May 1972, p. 6.

^a Генеральному секретарю сообщили, что в 1957 году в Австралии было заключено соглашение между главными судовладельцами, представителями страховых компаний и перевозчиками, согласно которому предельная сумма была увеличена со 100 австралийских фунтов стерлингов до 200 австралийских фунтов стерлингов (в настоящее время 400 австралийских долларов).

^b Для истцов, имеющих юридический адрес в иностранном государстве, предельная сумма составляет 18 000 старых финских марок золотом (приблизительно 1 800 новых финских марок), если существует соглашение между Финляндией и данным иностранным государством о применении более высокой предельной суммы в отношении судов, принадлежащих соответствующим государствам.

⁵⁶ Проект поправок к Конвенции ММК был принят 7 февраля 1970 года на седьмой конференции по пересмотру Конвенции ММК, проведенной в Берне. См. Office central des transports internationaux par chemins de fer, Berne, «Rapport de gestion», 1970, p. 6. В одной из таких поправок предельная сумма ответственности сокращается со 100 до 50 франков Жерминаль. Поправки, составленные в 1970 году, еще не вошли в силу.

⁵⁶ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) подписана в Женеве 19 мая 1956 года, United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, article 23, p. 210. В статье 23 фактически устанавливается предельная сумма «25 франков за килограмм». Однако, как и в статье 56 Конвенции ММК (см. сноску 3, выше), франк определяется как «золотой франк весом $10/31$ грамма 900-й пробы по десятичной системе». Так же как и в случае с Конвенцией ММК, предельная сумма ответственности 25 франков Жерминаль по Конвенции КДПГ в вышеуказанной таблице была конвертирована в франки Пуанкаре для облегчения сравнения.

отсутствии цен торговой биржи и текущих рыночных цен — по отношению к нормальной стоимости груза такого же характера и качества.

с) Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки, рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза в случаях, когда речь идет об этих местах или единицах груза, во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза.

d) Франк означает денежную единицу с золотым содержанием в 655 миллиграммов золота 900-й пробы по метрической системе. Дата перевода данной суммы в национальную валюту определяется постановлением суда, занимающегося данным делом.

e) Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным пунктом, если имеется доказательство того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению.

f) Заявление, упомянутое в подпункте a данного пункта, если оно внесено в коносамент, считается доказательством prima facie, но не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

g) По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться какая-либо другая максимальная сумма, чем та, которая упомянута в подпункте a данного пункта, при условии, что никакая максимальная сумма, установленная таким образом, не будет ниже соответствующей максимальной суммы, упомянутой в данном подпункте.

h) В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения груза или в связи с грузом, если грузоотправитель сознательно не указал в коносаменте характер или стоимость этого груза.

Статья 3. Между статьей 4 и статьей 5 настоящей Конвенции вставить статью 4-бис следующего содержания:

1. Освобождение от ответственности и ограничение ответственности, предусмотренное в настоящей Конвенции, применяется в любом иске, предъявляемом перевозчику за потерю или повреждение груза, подпадающего под действие договора перевозки, независимо от того, основывается ли такой иск на договорной или деликтной ответственности.

2. Если такой иск возбуждается против какого-либо служащего или агента перевозчика (при условии, что такой служащий или агент не является независимым подрядчиком), то такой служащий или агент может воспользоваться правом на освобождение от ответственности или на ограничение ответственности, к которому согласно настоящей Конвенции может прибегать перевозчик.

3. Совокупная сумма, подлежащая взысканию с перевозчика и с таких служащих и агентов, ни в коем случае не должна превышать суммы, предусмотренной в данной Конвенции.

4. Однако служащий или агент перевозчика не имеет права пользоваться положениями данной статьи, если имеются доказательства, что такое повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны служащего или агента, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ: ПЕРЕВАЛКА

А. ВВЕДЕНИЕ: ВИДЫ КОНОСАМЕНТОВ

1. Как было отмечено в общем введении к этому докладу, среди вопросов, отобранных для рассмотрения Комиссией, находится вопрос о

применении в коносаментах оговорок о «перевалке».

2. «Перевалка» имеет место, когда в ходе перевозки груза в соответствии с договором о перевозке перевозчик, заключивший договор с грузоотправителем (здесь называемый «договаривающийся перевозчик»), передает груз другому перевозчику (здесь называемый «последующий перевозчик» или «дальнейший перевозчик»). Перевалка может происходить в различных условиях; важно проводить различие между двумя различными видами положений о перевалке.

3. Первый вид (часто называемый «сквозным коносаментом») устанавливает «порт выгрузки», в отношении которого имеется конкретная договоренность о том, что в нем будет иметь место перевалка. Например, грузоотправитель в Бомбее, который посылает товары в Токио, может заключить договор с договаривающимся перевозчиком о перевозке груза на его судне в Сидней, а в Сиднее он должен перегрузить груз на судно последующего перевозчика для перевозки из Сиднея в Токио. В соответствии с этой операцией лицезав сторона коносамента заполняется следующим образом: «Судно: *пароход «Алисия»*; порт погрузки: *Бомбей*; порт разгрузки: *Сидней*; конечный порт назначения: *Токио*».

4. На обратной стороне коносамента среди напечатанных типографским способом положений может находиться следующее положение:

«Независимо от того, имеется ли четкая договоренность или нет, перевозчик имеет право везти груз в порт его назначения как на указанном, так и на другом судне или судах, принадлежащих перевозчику или другим лицам.... Когда конечный порт назначения, в который перевозчик, возможно, обязался доставить грузы, не совпадает с портом разгрузки судна, *перевозчик действует только как экспедитор.*»

Ответственность перевозчика ограничивается частью перевозки, осуществляемой им на судах под его контролем, и перевозчик не признает никаких исков за повреждения или убытки, касающиеся какой-либо другой части транспортировки, даже если им была получена стоимость фрахта за всю транспортировку¹.

5. Важной особенностью вышеупомянутого коносамента является то, что в договоре о перевозке конкретно обуславливается передача ответственности за перевозку договаривающегося перевозчика последующему перевозчику в промежуточной точке (например, в Сиднее). Следует отметить, что, согласно коносаменту, в связи с этой передачей ответственности договаривающийся перевозчик действует только в качестве агента владельца груза при заключении договоренности

¹ Коносамент CONLINE, термины линейного коносамента, принятые Балтийской и Международной морской конференцией. Доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах (TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 1), приложение III, часть B в разделе 6.

о пересылке груза. По мнению ведущих авторитетов, в этом случае, «по-видимому, порт разгрузки для перевалки необходимо рассматривать в качестве альтернативного порта разгрузки в соответствии с договором; с того времени договор о перевозке, охватываемый коносаментом, считается прекратившим действие, а Гаагские правила не применяются к перевозчику, который был его стороной»².

6. Второй вид коносамента не определяет точно промежуточный порт разгрузки. Например, при перевозке груза из Бомбея в Токио незаполненные места на лицевой стороне коносамента могут быть заполнены следующим образом: «Судно: пароход «Алисия». Порт погрузки: Бомбей; Порт разгрузки: Токио».

7. Однако условия перевозки, изложенные на обратной стороне коносамента, обычно включают в себя положение о том, что перевозчику дается право на перевалку груза. Например, в коносаменте CONLINE в разделе 6 устанавливается:

«Независимо от того, имеется ли четкая договоренность или нет, перевозчик имеет право везти груз в порт его назначения как на указанном, так и на другом судне или судах, принадлежащих перевозчику или другим лицам, либо другим видам транспорта, следовать в этот порт прямо или удлиненным путем и перевозить груз или часть его без захода в порт назначения, переваливать, сгружать и хранить груз либо на берегу, либо на плавучую, перегружать на другое судно и отправлять его за счет перевозчика, однако на риск торговца»³.

8. Многие коносаменты также содержат положения, обычно в пункте, уполномочивающем перевалку, о том, что договаривающийся перевозчик и каждый последующий перевозчик несут ответственность за утерю груза или принесенный ему ущерб только тогда, когда груз находится в их распоряжении. Имеется ряд вариантов этого вида положения. В коносаменте CONLINE говорится следующее:

«Ответственность перевозчика ограничивается частью перевозки, осуществляемой им на судах под его контролем, и перевозчик не признает никаких исков за повреждения или убытки, касающиеся какой-либо другой части транспортировки, даже если им была получена стоимость фрахта за всю транспортировку» (раздел 6).

9. Подобная же цель отражена в пунктах, в которых заявляется о том, что груз считается доставленным, когда груз оставляет судно дого-

варивающегося перевозчика. Примером такого пункта может быть следующее:

«Любая ответственность перевозчика в любом качестве также прекращается, а груз считается доставленным им в соответствии с этим коносаментом и этот договор о перевозке считается полностью выполненным в результате фактической или косвенной передачи груза любому такому лицу или последующему перевозчику в порту разгрузки или в другом месте в случае досрочной замены, перевалки или последующей перевозки»⁴.

10. С другой стороны, в соответствии по меньшей мере с одной стандартной формой коносамента договаривающийся перевозчик непосредственно несет ответственность за последующую перевозку согласно следующей выдержке:

«Груз, или часть его, может быть перевезен указанными или другими судами, независимо от того, принадлежат они этой судовой компании или другой, и если, по мнению перевозчика, владельца или агента, обстоятельства делают желательной или целесообразной перевалку, то он может быть перевален в любом порту или портах, пункте или любых пунктах, и в ходе перевалки он может быть помещен или складирован на портовых плавучих средствах, или на берегу и может быть вновь перевезен, или отправлен, или возвращен по суше или путем воздушной перевозки по усмотрению и за счет перевозчика, все в качестве части договора о перевозке, и все положения этого коносамента являются по-прежнему применимыми»⁵.

V. НОРМЫ ПРАВА И УСТАНОВИВШАЯСЯ ПРАКТИКА, ПРИМЕНИМЫЕ К ПУНКТАМ О ПЕРЕГРУЗКЕ

11. В настоящее время не существует международного законодательства, касающегося непосредственно перевалки морскими перевозчиками. Ввиду отсутствия конкретного положения в Брюссельской конвенции 1924 года в ряде случаев, по-видимому, необходимо использовать общее требование, содержащееся в статье 3 (2) о том, что перевозчик «должным образом и осторожно ... перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый груз», что подтверждается положением статьи 3 (8), делающей недействительными договорные положения, целью которых является уменьшение ответственности перевозчика, установленной в Конвенции. Однако представляется, что эти положения не используются последовательным образом в целях урегулирования перевалки перевозчиками в соответствии с типовыми пунктами коносаментов, касающимися перевалки.

² Carver, *Carriage by Sea*, (12th ed. 1971), pp. 276, 277.

³ Здесь и далее, если это только не отмечается особо, курсив автора. Стандартные условия о перевалке суммируются в ответе Австралии на вопросник в пункте 9. Связанные с этим части коносамента CONLINE цитировались в пункте 4, выше. См. Доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, цитируемый документ, выше, сноска 3.

⁴ Gronfors, «On-Carriage in Swedish Maritime Law», in *Six Lectures on the Hague Rules* (Gronfors, ed., 1967) p. 52.

⁵ Transatlantic, Australian Homeward B/L 3 d (курсив автора). См. Gronfors, *ibid.*, p. 52. Подход этого стандартного коносамента особенно поощряется в ответе Чехословакии на вопросник. Этот подход отражен в проекте предложений в части G, ниже.

12. Следовательно, является общепризнанным то, что действие пунктов о перевалке будет заключаться в ограничении ответственности перевозчика той частью перевозки по договору, в ходе которой груз находился на его судне, и перевалкой груза на судно последующего перевозчика⁶.

13. В соответствии с существующей практикой, когда перевалка имеет место, то последующий перевозчик выдает договариваемому перевозчику коносамент или чистую расписку на груз⁷. Обычно последующий перевозчик выдает свой собственный коносамент. В ряде стандартных пунктов о перевалке, наподобие тех, которые содержатся в коносаментах ЛААС и в стандартных коносаментах Р и I, конкретно указывается, что в результате перевалки коносамент договариваемого перевозчика перестает быть действительным и заменяется на остающуюся часть перевозки коносаментом последующего перевозчика. Однако неясно, заменяют ли положения коносамента последующего перевозчика, которые отличаются от первоначального коносамента и которые могут действовать в ущерб владельцу груза, положения первоначального коносамента. Такие положения коносамента могли бы включать в себя пункты о выборе суда и о денежной сумме, применяемые при определении ограничения ответственности. Существенным вопросом, в отношении которого, по-видимому, не существует последовательной практики, является следующее: остается ли применимой Конвенция ко всей перевозке или применение Конвенции решается на основе закона, применимого к каждому коносаменту, выданному в ходе перевозки⁸.

14. Вопрос об ответственности за перевозку лихтером или другим способом с судна одного перевозчика на судно другого перевозчика и за хранение на берегу или на борту судна до того момента, пока последующий перевозчик не возьмет груз на борт своего судна, по-видимому, не урегулирован на практике⁹. В этой связи в некоторых коносаментах просто указывается, что ответственность перевозчика ограничивается частью перевозки, осуществленной на его судах

⁶ Скрэттон о чартер-партиях (17-е издание), стр. 418 англ. текста; он утверждает, что с запрещением статьи 3 (8) Гаагских правил не наступает свобода перевалки «при условии, что эта перевалка является целесообразной и совместимой с «должной перевозкой». В связи с этим Скрэттон цитирует дело *Марселино Гонсалес и компания против Джеймс Ноурс Лимитед* (1936) I К. В. 565, разбиравшееся в Англии. По-видимому, проблемы, касающиеся действительности пункта о перевалке, тесно связаны с наиболее обычным противоположным действием перевалки, а именно с экономическими издержками владельца груза в связи с задержкой.

⁷ Tetley, *Marine Cargo Claims* (1965), p. 255.

⁸ Knauth, *Ocean Bills of Lading* at pp. 229—230.

⁹ См. Powers, *A Practical Guide to Bills of Lading* (1966), p. 87. Тем не менее в решении суда, имеющего руководящее значение в Соединенных Штатах, «Лихтер Сидней», 114 F.2d.72, суд, опираясь на Закон Хартера, заявил, «что грузоотправителю выдали сквозной коносамент и после этого основные перевозчики не могут заключать договоры, противоречащие их ответственности в ходе перевалки».

(коносамента CONLINE). На основе явной конвенции может быть заявлено, что в соответствии со статьей I e ответственность перевозчика продолжается только до момента выгрузки груза с его судна, а в соответствии со статьей 7 перевозчик может заключить любое соглашение «до погрузки на судно и последующей разгрузки судна, на котором данный груз перевозится морем». Другие коносамента, такие как стандартный коносамент Р и I, являются более ясными, устанавливая, что в ходе перевалки владелец груза берет на себя риск за потерю или ущерб и что, кроме того, он несет расходы за хранение в ходе перевалки¹⁰.

С. ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРИМЕНЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЗАКОНА И УСТАНОВЛЕННОЙ ПРАКТИКИ

15. Пункты о перевалке отвечают интересам перевозчиков: 1) с целью позволить максимальную гибкость в отношении пути следования их судов и 2) с целью максимально возможного ограничения периода, в течение которого перевозчик несет ответственность за ущерб или убытки, нанесенные грузу.

16. С другой стороны, степень действительности, в которой коносамента отвечают вышеупомянутым интересам, создает проблемы для владельца груза¹¹.

17. В соответствии с существующей практикой в том случае, когда коносамент содержит типовой пункт о перевалке, владелец груза может взыскать убытки только с перевозчика, в распоряжении которого находился груз, когда были нанесены ущерб или убытки. Однако владелец груза часто не знает, где был нанесен ущерб. В этой ситуации предлагается следующее: он должен возбудить дело против всех перевозчиков, осуществлявших перевозку. Или же он должен возбудить дело против каждого перевозчика в отдельности, пока не будет установлена ответственность¹².

18. Владелец груза также испытывает неуверенность в отношении ущерба или убытков, которые, по-видимому, могли иметь место в ходе перевалки груза с судна одного перевозчика на судно другого. Согласно существующим пунктам, владелец груза может предъявить иск владельцам лихтеров, портовым властям и в отношении складских операций в порту перевалки. Порт перевалки может находиться далеко от владельца груза и, как правило, он не будет иметь прямого контакта с этим портом и может даже не знать, каких сторон касается эта перевалка.

¹⁰ См. приложение III к докладу Секретариата ЮНКТАД о коносаментах.

¹¹ См. ответы на вопросник, полученные от Австралии, Австрии, Дании, Ирака, Кхмерской Республики, Турции, Федеративной Республики Германии, Чехословакии, Чили и Швеции.

¹² Tetley, *op. cit. supra*, pp. 255—257.

19. Как отмечалось, неясно, заменяют ли положения коносамента последующего перевозчика первоначальный коносамент. У владельца груза нет уверенности в том, какой закон может быть применен для урегулирования последующей перевозки. Коносамент последующего перевозчика может быть выдан в государстве, которое не подписало эту Конвенцию. В этом случае положения, содержащиеся в первоначальном коносаменте, о том, что договор о перевозке прекращает действие по завершении перевалки, могут привести к выводу о том, что «новый» договор о перевозке не регулируется этой Конвенцией.

D. ПОЛОЖЕНИЯ КОНВЕНЦИИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ВОЗДУШНЫЕ, ДОРОЖНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

20. При рассмотрении законодательных положений, касающихся проблем, возникающих в результате перевалки, необходимо обратить внимание на следующие основные вопросы:

а) До какого момента должно нести ответственность лицо, заключившее договор о перевозке, в соответствии с договором о перевозке?

б) Должен ли последующий перевозчик (более конкретно, окончательный, или «доставляющий» перевозчик) нести ответственность за ущерб или убытки, имевшие место до перевалки на его судно? Или же он должен нести ответственность только за ущерб или убытки, имевшие место в ходе его отрезка перевозки?

в) Должна ли ответственность последующего перевозчика регулироваться условиями первоначального договора о перевозке или Конвенции?

21. Юридические решения этих (и смежных) проблем содержатся в международных конвенциях, применяемых к воздушным, железнодорожным и дорожным перевозкам. В этих конвенциях, в одной статье или в связанных с этим вопросом статьях, которые необходимо читать как одно целое, решается ряд проблем. Поэтому положения каждой конвенции, касающиеся этой группы проблем, будут изложены ниже. После этого каждый вопрос будет разобран в отдельности.

1. Воздушные перевозки: Варшавская конвенция

22. Конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных авиaperезовок (Варшавская конвенция)¹³ в статье 1 (3) устанавливает, что:

«перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозок, считается с точки зрения применения настоящей Конвенции единой пе-

ревозкой, если она рассматривалась сторонами как единая операция, в независимости от того, была ли она заключена в виде одного или ряда договоров...»

23. В статье 30 этой Конвенции рассматриваются вопросы права возбуждения дела в отношении пассажиров, багажа или груза «в случаях перевозок, регулируемых определением третьего пункта статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками...» (цитирован выше). В пункте 1 этой статьи также указывается, что в случаях таких перевозок:

«...каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем».

24. Что касается ответственности за груз (по сравнению с пассажирами), то в пункте 3 статьи 30 устанавливается более широкое правило ответственности, согласно которому¹⁴:

«3. Если дело идет о ... товарах, ... отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и ... получатель, имеющий право на получение — против последнего, и тот и другой могут, кроме того, возбудить дело против перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность ... перед отправителем и получателем».

2. Дорожные перевозки: Конвенция КДПГ

25. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (Конвенция КДПГ)¹⁵ включает в себя следующие положения:

Статья 34: «Если перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняются последовательно несколькими дорожными перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из следующих за ним становятся в силу принятия ими груза и накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях».

Статья 36: «За исключением случаев встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только первому перевозчику, последнему перевозчику, либо перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при выполне-

¹⁴ Статья 30 (3) применяет такие же правила к грузу и к багажу пассажира. Ссылки на багаж опускаются в цитате статьи 30 (3).

¹⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.

¹³ Лига Наций, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 13.

нии которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких таких перевозчиков».

3. Железнодорожные перевозки: Конвенция о железнодорожных перевозках груза

26. Международная конвенция 1952 года о железнодорожных перевозках груза (Конвенция КЖПГ)¹⁶ включает в себя следующие положения:

«Статья 26. Коллективная ответственность железных дорог

1. Железная дорога, принявшая груз для перевозки с транспортной накладной, несет ответственность за «обеспечение осуществления перевозки» на протяжении всего пути до места доставки.

2. Каждая последующая железная дорога в результате груза с первоначальной транспортной накладной принимает участие в осуществлении договора о перевозке в соответствии с условиями этого документа и подлежит вытекающим из него обязательствам...

Статья 43. Железные дороги против тех, кто может возбудить против них дело. Юрисдикция

[Пункты 1 и 2 касаются иска о возмещении сумм, выплаченных в соответствии с договором о перевозке, и исков в отношении уплаты «наличными по доставке груза».]

3. Другие иски, вытекающие из договора о перевозке, могут быть предъявлены только последующей железной дороге, железной дороге назначения или железной дороге, которая является причиной предъявления иска...

Е. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ПЕРЕВОЗЧИКА

27. Следует отметить, что конвенции, регулирующие воздушные дорожные и железнодорожные перевозки, возлагают на первого (то есть на договаривающегося) перевозчика ответственность за перевозку до места назначения, даже если части этой перевозки могут осуществляться другими перевозчиками¹⁷. В соответствии с Варшавской конвенцией [статья 1 (3)], даже если стороны заключили договор о воздушной перевозке, «в виде... ряда договоров», этот договор считается одной отдельной перевозкой, «если рассматривалась сторонами как единая операция». В силу статьи 30 (3), касающейся перевозки груза, грузоотправитель, несомненно, может считать первого перевозчика ответственным за убытки или повреждения, имевшие место в ходе

осуществления перевозки последующими перевозчиками.

28. В соответствии с Конвенцией КДПГ (статья 34), если «перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняется последовательно несколькими дорожными перевозчиками», то каждый перевозчик «несет ответственность за всю перевозку». В соответствии со статьей 36 первый перевозчик несет ответственность не только перед грузоотправителем (как в Варшавской конвенции), но и перед получателем¹⁸.

29. Точно так же в соответствии со статьей 26 Конвенции о железнодорожных перевозках груза «железная дорога, принявшая груз для перевозки с транспортной накладной, несет ответственность за обеспечение осуществления перевозки на протяжении всего пути до места доставки».

30. Возложение на первого (или «договаривающегося») перевозчика ответственности по закону перед грузоотправителем за убытки или ущерб, которые были вызваны последующим перевозчиком, безусловно, не означает, что договаривающийся перевозчик будет возмещать эти убытки. Если последующий перевозчик явился причиной убытков, то он по закону должен возместить убытки договаривающемуся перевозчику. И если иск, который был предъявлен договаривающемуся перевозчику, вызывает судебный процесс, то договаривающийся перевозчик, естественно, должен предложить последующему перевозчику стать ответчиком на этом процессе¹⁹.

31. Следовательно, вопрос заключается не в том, кто должен возмещать убытки, а скорее всего в создании наиболее эффективного механизма, который обеспечил бы такое положение, когда сторона, являющаяся причиной ущерба, должна возместить убытки владельцу груза. Во многих случаях владелец груза не может сразу утверждать, который из последующих перевозчиков несет ответственность за убытки²⁰. Конеч-

¹⁸ Это положение имело бы силу, если бы получатель решил не полагаться исключительно на ответственность, которую Конвенция также налагает на «последнего перевозчика» и на «первозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка».

¹⁹ Международный союз морского страхования в своем ответе на вопросник отмечает, что наличие пункта о перевалке в коносаменте не имеет влияния на оценку страхования груза и, как правило, это страховщику груза неизвестно. Далее отмечается, что такой пункт может оказывать влияние на возможность предъявления иска перевозчику морским страховщиком. Однако, поскольку возмещение убытков со стороны перевозчиков осуществляется только тогда, когда небрежность является очевидной, а суммы возмещения убытков представляют собой весьма небольшую часть оплаченных убытков, пункт о перевалке не имеет большого воздействия на затраты по страхованию груза. Сравни ответ Швеции, в котором говорится о том, что практика перевалки оказывает отрицательное воздействие на затраты по страхованию.

²⁰ Практические проблемы получения возмещения от последующего перевозчика обсуждаются в ответах Чехословакии и Кхмерской Республики

¹⁶ United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

¹⁷ За незначительным исключением, эти конвенции не регулируют перевозку различными видами транспорта. Так, например, Варшавская конвенция касается только последовательных воздушных перевозчиков.

но, этот вопрос может вызвать споры среди перевозчиков. Перевозчики, как правило, находятся в лучшем положении при решении этого вопроса, чем владделец груза. Конвенции, регулирующие воздушные, дорожные и железнодорожные перевозки отражают точку зрения, согласно которой было бы более эффективно урегулировать такие вопросы среди перевозчиков, чем заставлять владельца груза выбирать между следующими альтернативами: 1) возбуждать одновременно дело против различных ответчиков²¹; 2) рисковать проиграть первоначальный иск на том основании, что был выбран неправильный перевозчик — возможно на последнем этапе, когда доказательства утратят новизну или закончится период ограничений.

Г. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПОСЛЕДУЮЩЕГО ПЕРЕВОЗЧИКА; ДОСТАВЛЯЮЩИЙ ПЕРЕВОЗЧИК

32. Следует отметить, что конвенции, регулирующие воздушные, дорожные и железнодорожные перевозки, также возлагают ответственность на «последнего перевозчика» перед владельцем груза за убытки или ущерб (причиненные грузу), даже если эти убытки или ущерб не имели места в течение его отрезка транспортировки²².

33. Основопологающие соображения подобны тем, которые применимы к ответственности первоначального (или договаривающегося) перевозчика. В обоих случаях вопрос заключается в создании наиболее эффективного механизма для возложения ущерба на виновного перевозчика. Последний, или доставляющий, перевозчик во многих случаях находится в весьма важной точке во всей цепи ответственности. Ущерб, нанесенный грузу, обычно обнаруживается только тогда, когда груз прибывает в порт назначения и осматривается получателем. Когда происходит перевалка, то наиболее вероятно, что порт доставки является скорее обычным портом захода для последнего перевозчика, чем для первоначального (договаривающегося) перевозчика. В этих обстоятельствах для получателя было бы более целесообразно возбудить иск (и если необходимо — дело) против доставляющего перевозчика, чем против первоначального перевозчика или перевозчика-посредника.

34. В трех транспортных конвенциях также устанавливается, что правила конвенций остаются в силе до места доставки груза получателю. В этих конвенциях также устанавливается,

что последующие перевозчики принимают на себя обязательства по договору о перевозке в соответствии с условиями договора, заключенного между грузоотправителем и договаривающимся перевозчиком. Так, например, в соответствии со статьей 30 (1) Варшавской конвенции (цитируемой выше, в пункте 3), «каждый перевозчик, принимающий товар.., рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке ...». В соответствии со статьей 34 Конвенции КДПГ (цитируемой выше, в пункте 25) все последующие перевозчики становятся «в силу принятия ими груза и накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях». Подобное правило устанавливается в статье 26 (2) Конвенции о железнодорожной перевозке грузов (цитируемой выше, в пункте 26).

Г. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ

1. Определение термина «порт выгрузки»

35. Согласно Брюссельской конвенции 1924 года, проблемы перевалки могут решаться различными путями. Безусловно, правила, разработанные Рабочей группой на ее третьей сессии для урегулирования периода ответственности перевозчика, по-видимому, помогут преодолеть некоторые проблемы, возникающие в результате пунктов о перевалке²³. Так, например, статья I e, касающаяся «перевозки груза», была изменена следующим образом:

«i) «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки».

В пункте ii), составленном Рабочей группой, дается определение места доставки, причем таким образом, что это, по-видимому, затруднит вступление в силу пункта о перевалке.

36. Однако вопрос о действительности, которую должны получить пункты о перевалке, не обсуждался Рабочей группой на третьей сессии, и следует предположить, что пересмотр статьи I e не включает в себя решений по этому вопросу. В любом случае проблема перевалки, по-видимому, является достаточно важной и сложной для того, чтобы были разработаны уставные положения, касающиеся конкретно проблем этого вопроса²⁴.

²³ Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV.

²⁴ Поправка к Брюссельской конвенции, имеющая своей целью ограничение действительности пунктов о перевалке, предлагается в ответах на вопросник, полученных от Австралии, Австрии, Дании, Ирака, Кхмерской Республики, Норвегии, Турции, Федеративной Республики Германии, Чехословакии, Чили, Швеции. В ответе СССР излагаются в общем положения, которые, по-видимому, должны быть приняты, если Рабочая группа считает необходимым сформулировать положения по этому вопросу в проекте конвенции. Такие положения включают в себя следующее:

²¹ Курьезы судебного процесса могут быть таковыми, что по меньшей мере в некоторых правовых системах возможно, что иск, предъявленный перевозчику А, может быть отвергнутым на том основании, что перевозчик В нес за это ответственность, а дело, возбужденное против перевозчика В (обычно в другой правовой системе), может быть проиграно на том основании, что ответственность несет перевозчик А.

²² В соответствии со статьей 30 (3) Варшавской конвенции последний перевозчик несет ответственность перед «получателем, имеющим право на получение». Такое ограничение не содержится в статье 36 Конвенции КДПГ или в статье 43 (3) Конвенции КЖПГ.

37. Следует отметить, что «перевозка груза», в соответствии с вышеупомянутым определением, разработанным Рабочей группой, по-прежнему осуществляется, пока груз находится в распоряжении перевозчика в порту погрузки, в ходе перевозки «и в порту разгрузки». В связи с применением пунктов о перевалке возникает вопрос, не делает ли передача груза последующему перевозчику порт, где имела место эта передача, «портом разгрузки». Поэтому, по-видимому, следует рекомендовать дополнить пересмотренный вариант статьи 1 е положением, касающимся этого вопроса.

Проект определения термина «порт разгрузки» в соответствии со статьей 1 е

Альтернатива А

«Портом разгрузки» является конечный порт назначения, конкретно указанный в договоре о перевозке.

Альтернатива В

«Портом разгрузки» является порт, конкретно указанный в договоре о перевозке, где прекращаются обязанности перевозчика по договору.

38. Цель альтернативы А заключается в том, чтобы согласовать эту часть Конвенции с основной идеей других транспортных конвенций. Распространение условий договора о перевозке на «конечный порт назначения, конкретно указанный в договоре о перевозке», продолжит ответственность договаривающегося перевозчика (и применимость этой Конвенции), даже если в договоре о перевозке указано, что в конкретно указанном промежуточном порту перевозка будет продолжена вторым перевозчиком (см. обсуждение вопроса о сквозном коносаменте в пунктах 3—5, выше). Как было указано в части Е (пункты 27—31), это является результатом, достигнутым в соответствии с другими конвенциями о перевозках²⁵.

39. Благодаря альтернативе В ответственность договаривающегося перевозчика прекращается в промежуточном порту, «конкретно указанном в договоре о перевозке, где прекращаются обязанности перевозчика по договору». Однако, поскольку промежуточный порт должен быть «конкретно указан в договоре», альтернатива В не придаст действенности *общему* пункту о том, что перевозчик может прекратить свою ответст-

венность, доставив груз второму перевозчику в выбранное им место²⁶.

40. Промежуточная позиция между альтернативой А и альтернативой В излагается в альтернативе С, которая следует далее. В этом проекте принимается во внимание ответ Международной палаты по судоходству, согласно которому законодательство не должно мешать договорному урегулированию в сквозных коносаментах, «поскольку грузоотправитель знает всех перевозчиков, которые будут перевозить его груз». В этом ответе противопоставляются коносаменты, в которых имеется «имя второго перевозчика» с коносаментами, где «указан только первый перевозчик». Что касается последней ситуации, то было предложено рассмотреть вопрос о более четком определении ответственности перевозчика. Второе предложение в следующем проекте касается этого совета.

Альтернатива С

«Портом разгрузки» является конечный порт назначения, конкретно указанный в договоре о перевозке. Однако конкретно указанный промежуточный порт будет считаться портом разгрузки, если в договоре о перевозке предусматривается доставка груза в этот порт указанному перевозчику.

2. Проект положений об ответственности первоначального и последующего перевозчиков

41. Четкое определение термина «порт разгрузки» не избавит нас от всех проблем, которые возникают в связи с перевалкой. Поэтому, по-видимому, следует рекомендовать рассмотреть проект положений, касающихся непосредственно ответственности первого и последующих перевозчиков.

²⁶ В ответе Норвегии на вопросник содержится проект законодательства, подготовленного в консультации с другими странами Скандинавского полуострова, который включает в себя положения, обеспечивающие выполнение принципа, согласно которому договаривающийся перевозчик несет ответственность за осуществление всей перевозки от порта отправки до порта перевозки, как это определено договором. Отмечается, что вследствие этого договаривающийся перевозчик косвенно несет ответственность за любого перевозчика, чьи услуги он пользуется при осуществлении перевозки. В этом ответе отмечается, что другие принципы, содержащиеся в проекте законодательства, включают в себя следующие положения: договаривающийся перевозчик не имеет права освободить себя от обязанностей, связанных с убытками и ущербом, имевших место в тот момент, когда груз находился в распоряжении другого перевозчика, за исключением случаев, когда стороны явно на это согласились, или основывали свой договор на явном предположении о том, что перевозка в целом или конкретно указанная часть ее осуществляется другим перевозчиком (см. также ответ Швеции).

Проект положения альтернативы В, по-видимому, подобен этому последнему принципу. Однако в этом проекте не содержится положения, учитывающего обстоятельства, что стороны основывали свой договор на «явном предположении» о том, что вся или часть перевозки должна осуществляться другим перевозчиком. В связи с тем, что текст проекта законодательства, содержащегося в ответе Норвегии, не обсуждался, очень трудно точно определить, какие положения могут изложить эту мысль с достаточной четкостью.

1) перевалку необходимо рекомендовать, и она необходима при нынешних обстоятельствах; 2) перевозчик должен уведомлять владельца груза; 3) в ходе перевалки перевозчик обязан должным образом обращаться с этим грузом; 4) перевозчик обязан обращать должное внимание на как можно скорейшую доставку груза в порт назначения.

²⁵ Ответственность договаривающегося перевозчика до момента прихода груза в порт назначения обсуждается в ответах Австрии, Ирака, Кхмерской Республики, Федеративной Республики Германии, Чехословакии и Чили.

Альтернатива D

Если договор о перевозке осуществляется более чем одним перевозчиком, первый перевозчик [и последний перевозчик] несет ответственность перед владельцем груза за осуществление договора о перевозке. Любой [промежуточный] [последующий] перевозчик несет ответственность за осуществление части договора о перевозке, осуществляемой им.

42. Цель вышеупомянутого проекта заключается в том, чтобы сделать на практике реальностью правила об ответственности, изложенные в статье 36 Конвенции КДПГ (цитируемой в пункте 25) и в статье 43 (3) Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (цитируемой в пункте 26). Соображения, которые лежат в основе подхода этих конвенций, суммируются в части E (пункты 27—31) и в части F (пункты 32—34) этого исследования. Цель положения о том, что первый (договаривающийся перевозчик) «несет ответственность перед владельцем груза за осуществление договора о перевозке» заключается в том, чтобы осуществить предложение, содержащееся в ответах на вопросник о том, что договаривающийся перевозчик должен косвенно нести ответственность за любого другого перевозчика, чьи услуги он пользуется при осуществлении перевозки²⁷.

43. В целях соответствия с подходом других конвенций о перевозках необходимо сохранить в первом предложении слова, находящиеся в скобках «(и последний перевозчик)» и сохранить во втором предложении скорее находящееся в скобках слово «[промежуточный]», чем «последующий». С другой стороны, если последний перевозчик не будет нести такую же ответственность, как и договаривающийся перевозчик, то находящиеся в скобках слова «[и последний перевозчик]» в первом предложении должны быть опущены; во втором предложении находящееся в скобках слово «промежуточный» должно быть опущено, а слово «последующий» оставлено на своем месте.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ: ОТКЛОНЕНИЕ ОТ КУРСА**A. ВВЕДЕНИЕ**

1. Эта часть доклада подготовлена в соответствии с просьбой Рабочей группы рассмотреть проблемы, возникающие в связи с нынешней формулировкой правила об отклонении от курса в Брюссельской конвенции 1924 года¹. В статье 4 (4) Конвенции говорится:

«4. Любое отклонение от курса для спасения или попытки спасения людей или имущества на море или любое разумное отклонение не должно рассматриваться как нарушение

данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

2. Критика была направлена именно на это положение Конвенции не потому, что в этой статье дается четкое определение понятию «отклонение от курса», пределам, в рамках которых такое отклонение является оправданным, и последствиям неоправданного отклонения. Со стороны многих правительств, ответивших на вопросник о консоаментах, предлагались различные решения с целью устранения недостатков в данном тексте. Другие правительства отметили, что они не удовлетворены теми или иными частями статьи 4 (4) Конвенции. Другие альтернативные подходы к вопросу об отклонении от курса будут также представлены в данном докладе, наряду с альтернативными предложениями по изменению настоящих правил по данному вопросу.

V. ПОЛОЖЕНИЕ ОБ «ОТКЛОНЕНИИ ОТ КУРСА» В КОНВЕНЦИИ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ СТРУКТУРЫ КОНВЕНЦИИ И ОБЫЧНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

3. Взаимосвязь между положением об «отклонении от курса» и другими правилами Конвенции является очень сложной. В этом исследовании рассмотрение предложений в отношении изменения статьи 4 (4) может быть облегчено на основе краткого введения к обычным торговым и правовым положениям, при которых вступает в действие статья 4 (4).

4. Разумеется, это положение вступает в действие лишь при предъявлении претензий со стороны владельца груза в том плане, что он потерпел убытки или понес ущерб в результате нарушения перевозчиком договора перевозки или правил Конвенции. Например, допустим, что товар прибыл в испорченном состоянии в связи с задержками при перевозке, которые привели к порче товара или нанесли экономические потери, поскольку товар не был в наличии, чтобы можно было удовлетворить экономические требования грузополучателя или выполнить его обязательства по договору. В таком случае требование грузополучателя может основываться на нарушении перевозчиком своего обязательства по статье 3 (2), а именно: «должным образом и осторожно... перевозит [и] хранит... груз...». Или претензия может основываться на нарушении перевозчиком явно подразумеваемого (или более вероятного) положения договора в отношении срока поставок. В ответ на эти претензии перевозчик может доказать, что задержка возникла в связи с «разумным отклонением», которое по статье 4 (4) «не должно рассматриваться как нарушение данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

5. В других случаях отклонение может возникнуть в результате потери или ущерба в свя-

²⁷ См. ответы, суммированные в примечаниях 25 и 26, выше.

¹ См. общее введение к данному докладу, пункт 2.

зи с тем, что судно, возможно, село на мель или попало в большой морской шторм.

6. В некоторых же других случаях, возможно, что груз не будет доставлен к месту назначения, обусловленному в договоре перевозки, а вместо этого может быть разгружен в каком-либо промежуточном порту. Задержка на время до того, как будет найден другой дополнительный транспорт, может привести к порче продукции или ухудшению ее свойств. Или к грузополучателю может быть предъявлено требование об уплате дополнительных средств за хранение товара в промежуточном порту или за перевозку его в обусловленное место назначения. В таких случаях перевозчик также может утверждать, что поставка товара в иной порт, чем тот, который был обусловлен в соглашении, представляет собой «разумное отклонение» по статье 4 (4) и что, таким образом, перевозчик «не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

7. Попытки, направленные на использование понятия «отклонения от курса», наталкиваются на следующую основную трудность: в договоре перевозки обычно не указывается ни маршрут, по которому пойдет судно, ни срок поставки. Вместо этого любое решение со стороны перевозчика в отношении маршрута часто должно основываться на обычной практике для судна или судоходной линии, и при осуществлении перевозки на рейсовом судне такая практика может быть связана со значительной гибкостью в области выбора маршрута.

8. При рассмотрении предложений в отношении «отклонения» по статье 4 (4) также следовало бы иметь в виду и некоторые решения, к которым пришла Рабочая группа на своей четвертой сессии (25 сентября — 6 октября 1972 года). На этой сессии Рабочая группа постановила пересмотреть Брюссельскую конвенцию 1924 года с тем, чтобы в ней в положительной форме говорилось о правилах об ответственности перевозчика, основанной на вине, и о едином правиле бремени доказательства. Оба принципа были отражены в первом подпункте проекта текста, подготовленного Редакционной группой и утвержденного в своей основе большинством членов Рабочей группы²:

«1. Перевозчик отвечает за потерю и повреждение перевозимых товаров, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в период нахождения товаров в ведении перевозчика в соответствии с определением, содержащимся в статье [], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий».

9. Редакционная группа также пришла к выводу, что в соответствии с единым правилом об ответственности и бремени доказательства не будет необходимости в «каталоге исключений», о чем говорится в 14 пунктах (с — р), в которых содержится попытка перечислить те обстоятельства, при которых перевозчик не несет ответственности. Однако Редакционная группа рекомендовала, чтобы пункт 1 в этом списке «о спасении жизни и собственности на море или попытке спасти жизнь и собственность на море» был рассмотрен «на сессии в феврале 1973 года, в связи с рассмотрением вопроса об «отклонении», согласно статье 4 (4), которая, в частности, также касается спасения жизни и собственности на море или попытки спасти жизнь и собственность на море»³.

С. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА И ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ОТКЛОНЕНИЯ ОТ КУРСА

10. Существующие правовые нормы по вопросу отклонения судна от курса построены на праве национальных судов, на статье 4 (4) Конвенции и в ряде отдельных стран на основе национального законодательства, в котором или несколько изменяется статья 4 (4) Конвенции или используется другой подход для решения вопроса об отклонении от курса. На практике составители проектов конвенционных включают предложения, цель которых состоит в том, чтобы уменьшить или даже устранить возможность применения правил об отклонении путем определения маршрутов в договоре как можно шире. Эти предложения будут рассмотрены ниже в связи с определением понятия отклонения.

1. Определение понятия отклонения

11. Отклонение судна от курса обычно определялось как отклонение от предполагаемого маршрута, не указанного в договоре перевозки или на основе торгового обычая. В соответствии с широко известным учебником по данному вопросу «при отсутствии ясных указаний в отношении обратного владельца судна, будь то рейсовое судно или общее судно или судно, зафрахтованное на определенную поездку, предположительно решает следовать обычному и разумному маршруту, не допуская неоправданных отклонений от маршрута и неразумных задержек. Маршрут *prima facie* представляет собой прямой географический путь; однако допустимо представлять данные, чтобы доказать, что выбранный маршрут является обычным и разумным для соответствующего судна в реальное время, при условии, что при этом нет какого-либо несоответствия с очевидными формулировками договора. Маршрут может быть обычным и разумным, хотя по этому маршруту могут сле-

² Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/74, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше), пункты 28, 36.

³ Там же, пункт 28 b. См. также пункты 23—25, 30. В отношении одобрения Рабочей группой текста см. пункт 36.

довать лишь суда определенной судоходной линии и хотя он будет лишь недавно одобрен»⁴.

12. В коносаментах обычно содержится пункт, который иногда называется «масштабом рейса» или «пунктом об отклонении от курса», цель которого состоит в том, чтобы определить понятие масштаба рейса достаточно широко, чтобы, хотя судно и могло отклониться от прямого или обычного маршрута, такое отклонение рассматривалось как часть маршрута по договору и, следовательно, не представляло собой отклонение. Такой пункт о «масштабе рейса» излагается в разделе 5 коносамента, в котором говорится:

«Договор предназначен для регулирования линейных перевозок, и принятый согласно ему рейс включает посещение обычных, повторяющихся и объявленных портов захода, указанных в этом договоре либо не указанных в нем, а также портов, находящихся по объявленному географическому, обычному или принятому маршруту и порядку следования или вне их, даже если при следовании туда судно может идти без захода в порт разгрузки или в противоположном направлении или отклоняться от прямого или обычного маршрута. Судно может заходить в порт по делам текущего, предыдущего или последующего рейса. Судно может не заходить в порт или порты независимо от того, предусмотрено ли это расписанием или нет, и может заходить в один и тот же порт более одного раза; оно может с грузом на борту или без него до или после выхода к порту разгрузки уточнить направление движения, встать в другой сухой док, может продолжать путь или зайти на судоремонтный завод, сменить якорную стоянку, произвести размагничивание судна, смазку или подобные процедуры, взять топливо или запасы, высадить безбилетных пассажиров, остаться в порту, плыть без лоцманов, буксировать или плыть на буксире, спасать или пытаться спасти жизнь или собственность, и все вышеупомянутое включается в договор о рейсе»⁵.

13. В модели Р и I коносамента в этом пункте о «маршруте», помимо формулировки, указанной выше, также говорится, что:

«...все такие маршруты, порты, места, плавание и действие считаются включенными в договор и рассматриваются в качестве предполагающегося рейса, и любое отклонение согласно освобождению от ответственности, указанному в настоящем тексте, не рассматривается как нарушение закона; считается, что указанное освобождение от ответственности не ограничи-

вается какими-либо словами настоящего коносамента, независимо от того, воспроизведены ли они в письменной или печатной форме, или любыми обстоятельствами, сопутствующими или предшествующими погрузке груза, или характером груза, или не толкуется на основании ссылки на то, будет ли любое отклонение в соответствии с такими привилегиями нарушать цель настоящего коносамента или нет, несмотря на любой обычай или правовую норму и независимо от того, находилось ли судно в немо-реходном или ненадежном состоянии в начале рейса или на любом его этапе»⁶.

14. Хотя и может показаться, что «отклонение от курса», намеченного в маршруте по договору, как это предусматривается в пунктах об отклонении выше, вряд ли возможно, суды постановили, что такие пункты должны истолковываться в узком смысле и что такое истолкование должно быть в соответствии с требованием статьи 3 (2), а именно, что перевозчик должен соответствующим образом позаботиться о грузе и об ограничении по статье 3 (8) о том, что любой пункт в договоре перевозки, освобождающий перевозчика от ответственности за утерю или ущерб или уменьшающий такую ответственность, не должен иметь юридической силы. В целом норма, которой руководствуются при решении вопроса об обоснованности пунктов об «отклонении от курса», это прежде всего учет обоснованности условий, наряду с учетом обстоятельств и интересов сторон⁷.

15. Идея отклонения от курса также использовалась в тех случаях, когда груз разгружался в порту ином, чем порт назначения. Однако коносамента обычно содержат пункт, в котором допускается отгрузка товаров в порте ином, чем порт назначения. Например, в коносаменте рейсового судна CONLINE в разделах 16 *c* и *d* предусматривается:

«с) Если окажется, что эпидемии, карантин, ледовая обстановка, трудности в связи с рабочей силой, трудовые конфликты, забастовки, локауты, происходящие на борту судна или на берегу, трудности с погрузкой и разгрузкой не позволяют судну выйти из порта погрузки, достичь порта разгрузки или войти в него, или разгрузиться там обычным путем и снова выйти из него, с обеспечением условий безопасности и без задержки, то капитан может оставить груз в порту погрузки или в каком-либо другом безопасном и подходящем порту.

d) Согласно условиям этой оговорки, разгрузка груза, на который выдан коносамент, считается надлежащим выполнением договора. Если в связи с каким-либо отступлением в пределах этой оговорки возникают дополнительные расходы, то они оплачиваются торговцем в дополнение к фрахту вместе с обратным

⁴ См. *Scrutton on Charter parties and Bills of Lading*, 17-е изд. (1964 г.), р. 259. См. также, *Gilmore and Black, The Law of Admiralty (1957)*, р. 156. *Katsigeras, Le Déroutement en Droit Maritime Comparé (1970)*, pp. 8—11. Катсигерас проводит различие между морскими обычаями и торговыми обычаями, причем те и другие являются элементами определения обычного и разумного маршрута.

⁵ См. Доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, приложение III.

⁶ Там же.

⁷ См. *Gilmore and Black, The Law of Admiralty (1957)*, pp. 157—158.

фрахтом, если таковой имеется, и приемлемой компенсацией за какое-либо дополнительное обслуживание грузов...».

16. Обычно суды рассматривали такие случаи как юридически действительные. В одном известном случае с Англией, когда судно из-за забастовки не смогло прийти к порту назначения, указанный в договоре, оно продолжило свой курс в другой порт разгрузки и в соответствии с пунктом, содержащимся в коносаменте, при разбирательстве утверждалось, что при этом не имело место отклонение от курса, а было лишь «изменение маршрута»⁸. Также было высказано мнение, что в этих случаях основной момент состоит в том, что поскольку основание для изменения маршрута особо оговаривается в договоре, то само по себе изменение находится в соответствии с обязательствами перевозчика по договору⁹.

2. Отклонение с целью спасения жизни или собственности на море

17. В статье 4 (4) Брюссельской конвенции предусматривается, что «любое отклонение от курса для спасения или попытки спасения людей или имущества на море... не должно рассматриваться как нарушение данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

18. Положение о свободе перевозчика от ответственности в тех случаях, когда он отклоняется от курса с целью спасения людей на море, не привело к каким-либо спорам. Свобода от ответственности при отклонении от курса для спасения имущества в тех случаях, когда это не связано со спасением жизни людей, подвергалась критике на том основании, что это положение позволяет перевозчику извлекать существенную выгоду, которая часто сопровождается потерей или ущербом для груза судна¹⁰.

3. Разумное отклонение от курса

19. В статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года предусматривается, что «...любое разумное отклонение не должно рассматриваться как нарушение данной конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного...».

20. Вопрос о том, является ли отклонение от курса разумным или нет, оставляется на усмотрение суда, который в каждом отдельном случае решает вопрос на основе фактов. Никакой конкретной формулировки этого определения разумного отклонения не было представлено, однако в одном известном английском случае «Стэг

Лайн против Фосколо Манго и К°» были предложены следующие общие критерии:

«Отклонение от курса может вызываться и часто вызывается случайными обстоятельствами, никогда не предусматриваемыми первичными сторонами договора, и может быть разумным, хотя такое отклонение может быть сделано исключительно в интересах судна или единственно в интересах груза или даже при отсутствии непосредственных интересов обеих упомянутых сторон, как, например, в том случае, когда присутствие пассажира или члена судна или команды настоятельно необходимо после того, как началась перевозка, в связи с вопросом, имеющим материальное значение; или когда лицо, находящееся на борту, скрывается от правосудия и имелись настоятельные причины для его немедленного появления. Подлинный критерий, как это кажется, заключается в том, какое отклонение от маршрута по договору может быть сделано благоразумным лицом, управляющим маршрутом в данное время, имея в виду все соответствующие обстоятельства на данное время, включая условия договора и интересы всех заинтересованных сторон, но без обязательства в отношении рассмотрения интересов какой-либо стороны в качестве решающих»¹¹.

21. В вышеупомянутом случае «Стэг Лайн против Фосколо Манго и К°» условия по коносаменту на товары, которые отгружались из Суонси в Константинополь, давали «основание заходить в любые порты в целях погрузки угля или топлива или в других целях в качестве части маршрута по договору». Когда судно отплыло от Суонси, инженеры были приняты на борт для проверки работы некоторого вновь установленного судового оборудования. Судно отклонилось от курса в Сент-Айвс с тем, чтобы высадить инженеров после того, как их испытания были завершены. Утверждалось, что отклонение от курса не соответствовало договору. Слова «другие цели» следует воспринимать в их контексте как слова, означающие заход в порт с определенной целью, связанной с рейсом по договору. Инженеры были приняты на борт судна совершенно вне какой-либо связи с рейсовыми целями. Суд вынес решение: «Подразумеваемые цели — это деловые цели, которые будут иметь в виду стороны при осуществлении рейса судна. Это может предполагать в договоре, ином чем договор по перевозке полного груза, право на заход в порт или порты, находящиеся на географическом маршруте, с тем чтобы совершить погрузку или разгрузку груза для других грузоотправителей. Сюда, по-видимому, относится право захода в порт для получения указаний. Но я не думаю, что сюда войдет право типа того права, на которое ссылалось судно в данном случае, а именно: принять на борт персонал судовладельцев или других лиц, которые вначале были на

⁸ *Renton v. Palmyra* (1955) 2.L.I.L Rep. 722 affirmed by House of Lords (1956), 2.L.I.L Rep. 329. См. *Dor. op. cit.*, p. 45.

⁹ *Katsigeras, op. cit.*, p. 56.

¹⁰ См. *Katsigeras, op. cit.*, pp. 24—25.

¹¹ *Stag Line v. Foscolo Mango & Co.* (1932) AC 328.

борту судна для регулировки оборудования и которые были высажены там, где это было удобно этому персоналу и судовладельцам, поскольку их нельзя было пересадить на какое-либо другое, идущее в обратном направлении судно»¹².

22. Можно привести множество примеров решений, в которых устанавливается тот факт, является ли ситуация в связи с отклонением от курса перевозчиком разумной или неразумной. Однако достаточно ряда примеров, чтобы представить себе все разнообразие дел, рассматриваемых в судах, по которым суды выносят решения о том, являлось ли отклонение разумным. Отклонение кораблей от курсов, чтобы запастись топливом, послужило причиной многих судебных разбирательств в сфере прецедентного права. Если такое отклонение происходит на обычном рейсовом маршруте, который предусматривается, то обычно такое отклонение считается разумным. С другой стороны, в тех случаях, когда имеет место отклонение в четыре мили от оговоренного в договоре маршрута или общепринятого маршрута в целях загрузки корабельных бункеров на полную мощность, поскольку судовладельцы хотят иметь гарантию того, что у судна останется в запасе максимальное количество топлива по завершении рейса, с тем чтобы оно могло им использоваться уже при новом рейсе, то такое отклонение от курса считалось неразумным¹³. Отклонение от курса в результате забастовок, объявления карантин в порту назначения или в результате начала военных действий, то есть факторов, которые заставляют изменять маршрут, считается разумным¹⁴. Вместе с тем, разгрузка груза в Пуэрто-Рико вместо Гаваны из-за боязни, что груз будет конфискован, не была сочтена разумной, несмотря на то что в коносамент были включены пункты, которые, среди прочего, позволяли перевозчику разгружать груз в безопасном месте в целях недопущения конфискации или задержания груза. Суд постановил, что политическое положение было хорошо известно в тот момент, когда подписывались коносамента¹⁵.

23. В случае необходимости отклонение от курса в целом будет рассматриваться разумным; это происходит в результате, например, морских штормов, встречи с айсбергами или при наличии других форм опасности для судоходства или в результате травмы, полученной моряком¹⁶. Утверждалось, что в тех случаях, когда судно плывет в явно неисправном состоянии и вынуждено вернуться в порт для ремонта, такое судно несет визу за отклонение от курса»¹⁷. В целом кажется, что отклонение от курса, которое само

по себе может быть разумным, считается неразумным в том случае, если оно вызвано пренебрежением перевозчика¹⁸.

24. Правила о том, какие отклонения являются разумными, в некоторой мере регулируются законодательными положениями по этому вопросу, в которых: 1) делается попытка определить пределы того, что является допустимым отклонением, или 2) рассматривается вопрос о том, что является допустимым отклонением в другом плане.

25. Перевозка товаров Соединенными Штатами, согласно морскому законодательству, в разделе 4 (4) регулируется теми же формулировками, как и в статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года с добавлением следующих слов:

«...при условии, однако, что если отклонение от курса происходит в целях погрузки или разгрузки груза или пассажиров, то оно должно prima facie рассматриваться в качестве неразумного»¹⁹.

26. Ведущий авторитет в этой области отмечает, что «в основе правила., по-видимому, лежит то, что перевозчик не должен получать разрешение на отклонение от курса в целях повышения своего собственного дохода; таким образом, доказательство, необходимое для преодоления prima facie неразумности такого отклонения, будет состоять в том, чтобы предусматривать нечто большее, чем элемент разумности с точки зрения перевозчика... Разумеется, это положение не означает, что любое отклонение, иное чем для данных двух целей, упомянутых выше, является разумным; просто это положение облегчает установление неразумных действий в упомянутых случаях»²⁰.

27. Во Франции в законе от 1966 года, который в целом включает правила Брюссельской конвенции 1924 года, отклонение от курса не упоминается, за исключением того, что список освобождения от ответственности включает спасение жизни людей или попытку к спасению жизни людей или имущества на море или отклонение от курса с этой целью²¹. Хотя в самом праве не упоминается отклонение, в конечном счете действие французского права является таким же, как и действие права согласно статье 4 (4). Хотя капитан судна должен продолжать курс к месту назначения, следуя обычному маршруту, общие нормы права допускают некоторые отклонения, которые являются разумными²².

¹⁸ Katsigeras, *op. cit.*, p. 30. Автор приводит пример о деле Верховного Суда США и Палаты лордов.

¹⁹ 46 U. S. C. A. разд. 1300—1315. То же положение можно найти в законах Либерии и Филиппин. См. Katsigeras, *op. cit.*, p. 47.

²⁰ Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 158—159.

²¹ Law No. 66420, 18 June 1966, Art. 27 (i). Итальянский *Codice della Navigazione* и законы Ливана, Сирии, Индонезии и Суринама содержат аналогичные положения. См. Katsigeras, *op. cit.*, at p. 48.

²² Rodiere, *Traité Générale de droit maritime*, pp. 230, 231. Katsigeras, *op. cit.* at pp. 48—49.

¹² *Op. cit.*, p. 341.

¹³ The Macedon (1955) LLL L Rep. 459.

¹⁴ См. Katsigeras, *op. cit.*, pp. 40—41, Tetley, *op. cit.*, p. 206. (Перевозчики признавались ответственными за ущерб в результате задержки в связи с отклонением.) Scrutton, *op. cit.*, p. 266.

¹⁵ The Ruth Ann, AMC 1962, p. 117.

¹⁶ Scrutton, *op. cit.*, at p. 267, Katsigeras, *op. cit.*, at p. 41.

¹⁷ Tetley, *op. cit.*, p. 206, цитируемые случаи.

4. Бремя доказывания

28. В соответствии со статьей 4 (4) Конвенции бремя доказывания разумности отклонения, по-видимому, не возлагается полностью на перевозчика или на владельца груза. Отмечалось, что если имеется правило о бремени доказывания в отношении отклонения от курса, то это правило, вероятно, состоит в том, что i) перевозчик может представить данные о том, что судно следовало по обычному пути в отношении маршрута и времени и что потеря произошла на этом маршруте; ii) владелец груза должен представить данные о том, что отклонение имело место и iii) перевозчик должен доказать, что отклонение было разумным²³. В соответствии с подходом, который существует во французском праве, рассматриваемом выше, в пункте 27, перевозчик должен показать, что он не совершил просчета при отклонении. Это то же самое бремя доказывания, как и доказывание того, что отклонение было разумным²⁴.

5. Правовые последствия отклонения

29. В настоящее время используются два крайне различных подхода в отношении правового последствия отклонения.

30. Первый подход — это подход в соответствии со статьей 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года, и в нем в качестве цели выступает снятие вины с перевозчика в отношении потери или повреждения груза, в соответствии с требованиями, установленными в Конвенции за такую ответственность, когда перевозчик отклонился от маршрута следования с целью спасения жизни людей и имущества или когда он сделал разумное отклонение.

31. Второй подход, который избран странами общего права, состоит в том, что «неоправданное отклонение»²⁵ представляет собой сущест-

²³ См. Tetley, *op. cit.*, p. 209.

²⁴ Katsigeras, *op. cit.*, p. 49.

²⁵ В Соединенных Штатах Америки и, возможно, в Англии (см. Scrutton, *op. cit.*, p. 260) концепция отклонения была расширена, включая неоправданные акты перевозчика в тех случаях, когда это не связано с изменением маршрута. Крупнейший авторитет в Соединенных Штатах разъяснил, что идея отклонения от курса, таким образом, была распространена на «теорию о том, что различные формы неправильного образа действий перевозчика являются столь серьезными, что равносильны отклонению от всего курса по договору, и в результате защита по коносаментам не срабатывает как и в отношении случая подлинного отклонения от курса. Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 161. Примерами такого «отклонения» от условий договора являются: перевозка на палубе (в тех случаях, когда требуется перевозка в трюме), чрезмерная загрузка, неразумные стоянки. Последствия этих серьезных и намеренных нарушений договора перевозки должны, кажется, рассматриваться в общем правиле о последствиях в связи с преднамеренными актами. В этой связи было бы уместно изучить положение статьи 2 е Брюссельского протокола 1968 года, в котором устраняется преимущество ограничения ответственности, «если доказывается, что ущерб имел место в результате такого акта или упущения со стороны перевозчика, сделанных с целью нанесения ущерба, или в результате небрежности, или когда перевозчик знал, что, по-видимому, будет нанесено повреждение грузу».

венное нарушение договора перевозки, которое лишает перевозчика права пользоваться освобождением от ответственности, о чем говорится в некоторых пунктах коносамента, а также в некоторых положениях Конвенции. В соответствии с английским правом считается, что перевозчик несет ответственность в качестве *общего перевозчика*, однако его ответственность ограничивается исковой давностью правил об ответственности статьи 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года²⁶. В Соединенных Штатах «неоправданное отклонение» от курса ставит перевозчика в положение страховщика товара; более того, поскольку он теряет защиту по коносаменту и по правилам Конвенции, то он не будет иметь права ссылаться на статью 4 (5) Конвенции, с тем чтобы ограничить верхний предел его ответственности²⁷.

D. ПРЕДЛОЖЕННЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ РЕШЕНИЯ ВОПРОСА ОБ ОТКЛОНЕНИИ ОТ КУРСА

1. Сохранение нынешнего правила Конвенции об отклонении от курса с добавлением формулировок, в которых будет оговариваться то, что представляет собой разумное отклонение

a) Материально-правовое положение

32. В соответствии с предложенной альтернативной статьей 4 (4) настоящее правило Конвенции об отклонении от курса будет сохранено. Кроме того, формулировки, которые приводятся в законе о перевозке товаров в Соединенных Штатах Америки [раздел 4 (4)], будут добавлены с тем, чтобы указывались конкретные пределы того, что считается разумным отклонением²⁸.

33. Предложенный проект будет гласить следующим образом:

Проект предложения А

«Любое отклонение от курса для спасения или попытки спасения жизни людей или имущества на море или любое разумное отклонение не должно рассматриваться как нарушение данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного, при условии, однако, что если отклонение от курса производится с целью погрузки или разгрузки груза или пассажиров, то такое отклонение *prima facie* следует рассматривать как неразумное».

²⁶ Chorley and Giles, *Shipping Law (1970)*, p. 187.

²⁷ Gilmore and Black, *op. cit.*, pp. 156, 160.

²⁸ Ответы на вопросник, поступившие из Турции, Австрии и Дании. В ответе правительства Дании говорится: «Существующее датское законодательство в этой области основывается на статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года и не вызвало трудностей на практике, и в целом должно рассматриваться как удовлетворительное. Поэтому нет необходимости изменять Конвенцию в этом отношении, и выражается опасение, что попытка дать определение пределам, в рамках которых отклонение судна от предполагаемого маршрута будет дозволено, приведет к серьезным трудностям».

Это положение будет соответствовать пожеланию о том, чтобы перевозчику не позволялось отклоняться от курса с единственной целью повышения своих прибылей.

б) Правило о бремени доказывания

34) Предполагалось, что следует представить положительное правило о бремени доказывания при разработке положения об отклонениях от курса²⁹. Общая практика в отношении бремени доказывания уже рассматривалась выше, в пункте 28. Позитивное правило о бремени доказывания, как предполагается в соответствии с нынешней практикой, будет следующим:

Проект предложения В

«Перевозчик несет бремя доказывания в том плане, что отклонение от курса было разумным».

Это предложение следует изучить в свете правила о бремени доказывания, принятого Рабочей группой и изложенного выше, в пункте 8.

2. Разработка определения отклонения от курса в Конвенции

35. Рассматривался вопрос о возможности разработки определения «отклонения от курса» в Конвенции³⁰. Это рассмотрение показало, что основной аспект главной проблемы отклонения от курса в его практическом применении сводится к вопросу об ответственности за задержку. Проблемы, связанные с задержкой судна, однако, возникают в результате возникновения обстоятельств иных, чем отклонения; следовательно, может быть необходимость в рассмотрении общего правила, которое будет регулировать вопрос сроков поставки, которая, как предполагается, будет по договору перевозки. Основной вопрос об ответственности за задержку не был включен в конкретные темы для рассмотрения Рабочей группой и еще не был изучен. Эта тема, однако, была рекомендована для будущей работы. Кажется, было бы правильно подойти к любой попытке в будущем в области определения отклонения от курса, как к части возможно изучения основного вопроса об ответственности за задержку³¹.

3. Отсутствие отдельного положения в Конвенции об отклонении от курса и положение Конвенции, в котором излагаются общие правила о спасении жизни людей и имущества на море

а) Отсутствие отдельного положения Конвенции об отклонении от курса

36. Один подход исключает положение об отклонении, изложенное в статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года. В соответствии с таким подходом перевозчик будет отвечать за потерю или ущерб, возникшие в результате отклонения от курса, если такое отклонение не может быть признано оправданным для перевозчика на основе общих правил ответственности перевозчика. Таким образом, в соответствии с основным правилом об ответственности, принятым Рабочей группой на ее четвертой сессии и процитированном выше, в пункте 3, перевозчик отвечает за все потери или ущерб, причиненный товару, «если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все возможные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и последствий». Такой подход также рекомендуется в ответе Норвегии на вопросник³².

б) Положение в Конвенции, в котором излагается общее правило в отношении спасения жизни людей и имущества на море

37. Как уже излагалось выше, в пункте 9, Редакционная группа Рабочей группы на четвертой сессии Рабочей группы рекомендовала вопрос о спасении жизни и собственности на море или попытке спасти жизнь и собственность на море рассмотреть на сессии в феврале 1973 года в связи с рассмотрением вопроса об отклонении согласно статье 4 (4), которая, в частности, также касается «спасения жизни и собственности на море или попытки спасти жизнь и собственность на море».

38. Предложение об исключении статьи 4 (4), если его сочетать с изъятием пункта I о «каталоге исключений», о чем говорится в статье 4 (2) Конвенции, приведет к отсутствию каких-либо правил, регулирующих спасение жизни людей или имущества на море.

39. Сохранение этого правила в отношении спасения жизни людей на море получило широкое одобрение. С другой стороны, безоговорочное освобождение от ответственности за потерю груза корабля в результате спасения имущества

³² В ответе Норвегии отмечается, что «может оказаться сомнительным, является ли при ведении торговли рейсовыми судами идея отклонения от курса, изложенная в Конвенции в статье 4 (4), такой идеей, которая добавляет многое к тому, что уже следует из общего правила в отношении обязанностей перевозчика, включая обязанность надлежащей перевозки, о чем говорится в статье 3 (2). Правительство Норвегии в своем ответе указало, что проверка разумного отклонения от курса и проверка надлежащей перевозки во всех практических отношениях являются теми же самыми, то есть требуют должного уважения к интересам владельца груза в отношении как безопасной и быстрой перевозки товара к месту назначения, так и привлечения к ответственности перевозчика за невыполнение упомянутых выше действий. При этом подразумевается, что положение в отношении отклонения от курса — как более специальное положение — должно быть исключено как несущественное. С другой стороны, учитывая значение возникающих при этом проблем, долг перевозчика в области надлежащей перевозки, пожалуй, следует сформулировать более точно и в более яркой форме в новых правилах о перевозке груза морем.

²⁹ См. ответ СССР на вопросник и Секретариат ЮНКТАД, Доклад о консолидациях, пункт 260.

³⁰ Это предложение поддерживается в ответе Чехословакии на вопросник.

³¹ См. пункт 3, выше, в отношении основных взаимосвязей между задержкой и отклонением.

подвергалось критике на том основании, что результат таких действий может позволить судовладельцу заниматься спасением имущества ради собственных выгод и в ущерб грузу, перевозимому на его судне. В ответе Швеции на вопросник предлагалось, чтобы перевозчик прибегал к мерам по спасению имущества на море, лишь когда это представляет собой оправданный акт.

40. Альтернативные предложения проекта, в которых предполагается исключить статью 4 (4), могут гласить следующим образом:

Проект предложения С

Перевозчик не несет ответственности за потерю или ущерб в результате мер, предпринятых по спасению жизни людей и (в результате разумных мер, направленных на спасение) имущества на море.

Проект предложения D

Перевозчик не несет ответственности за потерю или ущерб в результате разумных мер, направленных на спасение жизни людей или имущества на море.

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ: СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

А. ВВЕДЕНИЕ

1. Как отмечалось в общем введении к настоящему докладу, в программу работы по международному законодательству в области морских перевозок четвертой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) входил вопрос о «продлении срока исковой давности»¹. В решении, принятом ЮНСИТРАЛ, также указывались общие цели, которые включали устранение имеющихся неясностей и двусмысленностей и установление сбалансированного распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком. Поэтому в настоящем исследовании эти цели рассматриваются в рамках изучения срока исковой давности для иска, возбуждаемого грузовладельцем против перевозчика.

2. В Брюссельской конвенции 1924 года, статья 3, пункт 6, излагаются правила по двум различным вопросам: 1) представление уведомления перевозчику о потерях или повреждениях и 2) срок исковой давности для возбуждения иска против перевозчика. Этот второй вопрос, являющийся предметом настоящего исследования, изложен в четвертом подпункте статьи 3, пункт 6, в котором предусматривается:

«6. Если уведомление о потерях или повреждениях и общем характере таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме перевозчику или его агенту в порту до-

ставки до или во время передачи груза на хранение лицом, имеющим право согласно условиям договора о перевозке на доставку груза, то такая передача должна являться доказательством *prima facie* доставки груза перевозчиком, как это изложено в консаменте.

Если потери или повреждения являются скрытыми, то уведомление должно представляться в течение трех дней с момента доставки груза.

Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его получения было предметом совместного осмотра или инспекции.

В любом случае перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за потери или повреждения, если иск не представлен в течение одного года после получения груза или даты, когда груз должен быть доставлен.

. . . ».

3. Эти вышеизложенные правила об исковой давности, содержащиеся в Конвенции 1924 года, следует объединить со статьей 1, пункты 2 и 3, Брюссельского протокола 1968 года, в которой предусматривается:

«2: Подпункт 4 пункта 6 статьи 3 заменить следующим текстом: За изъятиями, указанными в пункте 6-бис, перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности за груз, если иск не представлен в течение одного года после получения груза или даты, когда груз должен быть получен. Однако этот период может быть продлен, если стороны примут такое решение после возникновения основания для предъявления иска».

«3. После пункта 6 статьи 3 добавить следующий пункт 6-бис: Иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьей стороне, может быть подан даже по истечении одного года, как это предусматривается в предыдущем пункте, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не меньше трех месяцев, начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела».

Следует отметить, что Протокол 1968 года изменяет положения Конвенции 1924 года в двух отношениях: 1) путем прямого разрешения заключать соглашения о продлении срока исковой давности; 2) путем установления ограниченного срока для возбуждения исков о возмещении убытков. Эти вопросы будут рассмотрены в настоящем исследовании позднее.

¹ См. Общее введение, пункт 2; ЮНСИТРАЛ, доклад о четвертой сессии (1971 г.), пункт 19; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, А.

В. ВИДЫ ПРЕТЕНЗИЙ, ПОКРЫВАЕМЫХ ИСКОВОЙ ДАВНОСТЬЮ

1. Проблемы толкования сферы применения существующих правил

4. Правила об исковой давности, содержащиеся в Брюссельской конвенции 1924 года, являются причиной возникновения серьезных проблем толкования в отношении видов претензий, определяемых этими правилами. Брюссельский протокол 1968 года облегчил, но не решил полностью эти проблемы. Возможно, Рабочая группа изъявит желание рассмотреть вопрос о том, можно ли еще более уточнить сферу применения правил об исковой давности.

5. В Брюссельской конвенции 1924 года указывается, что перевозчик и судно освобождаются от «всякой ответственности за потери или повреждения...», если иск не представлен в течение установленного срока. (См. четвертый подпункт статьи 3 (6), которая цитировалась выше, в пункте 2). В Брюссельском протоколе 1968 года вышеизложенное выражение было заменено следующим: «от всякой ответственности за груз...» (см. статью 1 (2) Протокола, которая цитировалась выше, в пункте 3). Сравнивая эти положения, следует отметить, что в Протоколе добавлено слово «whatsoever» (к русскому тексту не относится); в Протоколе также исключены слова «потери или повреждения», и вместо этого употреблено выражение «за груз». В результате этих изменений Протокол несколько расширил сферу применения правил об исковой давности, изложенных в ранее принятой Конвенции.

6. Слова «потери или повреждения», содержащиеся в Брюссельской конвенции 1924 года, могли истолковываться так, как будто положения об исковой давности ограничивались претензиями, основанными на материальных потерях или повреждениях, и исключали претензии за финансовые убытки в результате просроченной доставки (в случае отсутствия «потерь или повреждений, нанесенных грузу» (для груза)²). Доводы об ограниченности сферы применения правил положения об исковой давности подкрепляются включением этого положения в Брюссельскую конвенцию в качестве одного из подпунктов пункта 6 статьи 3, в которой в основном рассматривается вопрос об «уведомлении о потерях или повреждениях», которое представляется перевозчику «до или во время передачи груза на хранение лицом, имеющим право на доставку груза». (Эти положения статьи 3, пункт 6, цитируются в пункте 2, выше.) Другие положения статьи 3, пункт 6, касаются вопроса о том, являются ли «потери или повреждения скрытыми», и рассматриваются последствия сов-

местного осмотра или инспекции груза. Эти ссылки на материальные «потери или повреждения», содержащиеся в первых трех подпунктах пункта 6, подтверждают довод о том, что в четвертом подпункте, касающемся исковой давности в отношении «потерь или повреждений», речь идет о материальных потерях.

7. С другой стороны, положения статьи 4 (2), освобождающие от ответственности «за потери или повреждения», не явились столь ограниченными³. Было расширено также значение статьи 3 (8), которая охватывает договоры, освобождающие перевозчика «от ответственности за потери или повреждения», нанесенные грузу или в связи с грузом...».

8. Политические соображения также способствуют широкому толкованию правил об исковой давности. Цели, связанные со скорейшим урегулированием претензий, определенностью во взаимоотношениях и унификацией права, едва ли будут достигнуты в условиях, при которых претензии за материальные потери будут определяться правилами Конвенции об исковой давности, в то время как тесно связанные с ними претензии, основывающиеся на договоре о перевозке (например, претензии за просрочку), будут определяться различными положениями национального законодательства.

9. Как уже указывалось, формулировка Протокола 1968 года — «освобождается от всякой ответственности за груз» — может расширить сферу толкования правил об исковой давности. Однако заключительные слова «за груз» могут быть истолкованы в смысле материального ущерба, нанесенного грузу (в противоположность экономическому убытку, нанесенному владельцу).

10. В соответствии со статьей 46 (1) Конвенции о железнодорожных перевозках иск, предъявляемый на основании договора о перевозке, определяется основным сроком исковой давности. В соответствии со статьей 32 (1) Конвенции о дорожных перевозках основной срок применяется к «иску», предъявляемому на основании перевозки, осуществляемой в соответствии с настоящей Конвенцией. Кроме того, обе конвенции конкретно относятся к сроку исковой давности, применяемому к «частичным потерям, повреждениям или просрочке в доставке».

2. Возможное уточнение сферы применения правил об исковой давности

11. Рабочая группа, возможно, найдет желательным сохранить неизменными формулировки статьи III, пункт 6, Конвенции 1924 года с изменениями, содержащимися в Протоколе 1968 года. Так, например, ссылка на освобождение от ответственности «перевозчика или судна» имеет особое значение в отношении исков в области

² См. Carver, *Carriage by Sea*, Vol. I, paras. 224—229; Manca, *International Maritime Law*, Vol. II, p. 216; Scrutton, *Charter-parties*, pp. 416—7; см. *Commercio Transito Internazionale v. Lykes Bros.*, 157 A. M. C. 1188 (правило об ограничении регулирует иски в связи с задержкой); *Contra: United Merchants and Manufact. v. U. S. Lines*, 126 N. Y. S. 2d 560.

³ См. Scrutton at pp. 416—17, citing *Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co.*, (1959) A. C.

морских перевозок, которые возбуждаются *in rem* против судна.

12. Альтернативные положения проекта, основанные на формулировках Брюссельского протокола 1968 года, однако измененные с учетом соответствующих формулировок Конвенции о дорожных перевозках, являются следующими.

Вариант А

а) Перевозчики судна освобождаются от всякой ответственности за перевозку груза [в соответствии с этой Конвенцией], если иск не возбуждается...».

Вариант В

б) Перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности на основании договора о перевозке, если иск не возбуждается...».

3. Применимость срока исковой давности к арбитражу

13. Из прецедентного права многих юрисдикций не совсем ясно, ограничен ли термин «иск», используемый в статье 3 (6) (4) Брюссельской конвенции, обращением с иском в суд или он включает также арбитражное производство⁴. Для истца важно знать, определяется ли оговорка об арбитраже (содержащаяся в коносаментах или в других документах) правилами Брюссельской конвенции о сроке исковой давности.

14. Возможно, Рабочая группа изъявит желание рассмотреть вопрос о том, следует ли в разрабатываемых положениях указать, что термин «иск» включает арбитражное производство⁵. Проект положения, дополняющего вышеприведенный вариант А с положением по арбитражу, является следующим:

Проект положения о сфере применения правил об исковой давности⁶

а) Перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за перевозку груза, ес-

⁴ Хотя «в новейшее время арбитраж признается процессом, основанным на праве...», см. Меморандум Секретариата Организации Объединенных Наций об арбитражном производстве, документ А/CN.4/35 от 21 ноября 1950 года, пункт 85, стр. 71, содержащийся в *Ежегоднике Комиссии международной права, 1950 год, том II*.

⁵ Во многих ответах на вопросник поддерживалось мнение о том, что арбитражное производство должно быть поставлено на одинаковую основу с судебным разбирательством в целях его ограничения. Это общее мнение содержалось в ответах правительств Австралии, Аргентины, Норвегии, Чехословакии и Швеции. В этой связи правительство Чехословакии в своем ответе предлагает следующее возможное положение: «...Если иск не представляется или арбитражное производство не начинается в соответствии с определяющими арбитраж правилами в течение одного года после доставки груза или...». С другой стороны, в ответе правительства Ирака отмечалось, что термин «иск» может быть определен без включения в него понятия арбитражного производства.

⁶ Этот проект и предложения, касающиеся других аспектов срока исковой давности, расширены в проекте положений о сроке исковой давности, содержащемся в разделе G, пункт 68, ниже.

ли иск не представляется или арбитражное производство не начинается в течение [одного года] с начала срока исковой давности.

4. Претензии, основанные на деликтной ответственности или преднамеренном упущении

15. Ни в Брюссельской конвенции 1924 года, ни в Протоколе 1968 года правила об исковой давности не включают конкретных положений по вопросу об исках, основывающихся на деликтной ответственности или преднамеренном упущении. Как отмечалось, в Протоколе 1968 года правила об исковой давности были расширены на «всякую ответственность за груз». Однако заключительные слова «за груз» могут быть использованы в качестве основания для ограничения сферы применения данного положения.

16. В статье 3 Протокола 1968 года предусматривается включение новой статьи 4-бис между статьями 4 и 5 Конвенции. В новой статье указывается:

«Освобождение от ответственности и ограничения ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске, предъявляемом перевозчику за *потерю или повреждение груза*, подпадающего под действие договора о перевозке, независимо от того, основывается ли такой иск на договорной или *деликтной ответственности*».

17. В Конвенциях о шоссейных и железнодорожных перевозках содержатся конкретные положения, определяющие ограничение исков, основывающихся на преднамеренном упущении. Таким образом, в обеих конвенциях устанавливается основной срок исковой давности продолжительностью один год, однако предусматривается, что срок исковой давности составляет *три года*⁷:

а) статья 46 (1) с Конвенции о железнодорожных перевозках: «в случае иска за потери или повреждения, вызванные преднамеренным упущением»;

б) статья 32 (1) Конвенции о дорожных перевозках: «в случае преднамеренного упущения или такого неисполнения, которое в соответствии с постановлением суда или трибунала, занимающихся данным делом, приравнивается к преднамеренному упущению».

18. К претензиям, основывающимся на преднамеренном упущении, можно подходить как к вопросу 1) о сфере применения правил об исковой давности или 2) продолжительности срока.

⁷ См. статью 25 Варшавской конвенции 1929 года о международных авиаперевозках (общее исключение положений Конвенции, которые исключают или «ограничивают» ответственность перевозчика). См. также статьи 2 e и 3 (4) Брюссельского протокола 1968 года (изъятие ограничения ответственности), рассматриваемые в части первой доклада (ограничение ответственности за перевозку единицы груза), раздел C-3, пункт 51.

19. Что касается первого вопроса — сферы применения правил — то, как мы видели, обе конвенции — о железнодорожных и шоссейных перевозках — исключают претензии, основывающиеся на преднамеренном упущении, из положений об исковой давности. Существуют принципиальные соображения в поддержку этого подхода. На практике зачастую бывает трудно предсказать, придет ли суд к выводу о том, что указанное поведение, на котором основывается претензия, может быть охарактеризовано как «преднамеренное упущение», или, по крайней мере, как «такое неисполнение, которое приравнивается к преднамеренному упущению». Вероятность предсказания и единообразия могут оказаться под угрозой, если к таким претензиям применять различные положения национального законодательства.

20. Споры о недостаточно четком определении претензий, основывающихся на «преднамеренном упущении» (и соблазн избежать препятствия, возникающего в связи с истечением срока исковой давности, путем предоставления претензий в таких формулировках на основании сомнительного или ложного доказательства⁸) прекратятся, если один и тот же срок исковой давности будет применяться ко всем видам претензий. Будет ли этот подход несправедливым для истцов, может быть лучше установлено в связи с противоположностью основного срока исковой давности⁹, который будет рассмотрен в разделе D настоящего исследования, пункт 46, ниже.

С. НАЧАЛО СРОКА

21. Согласно Конвенции 1924 года и Протоколу 1968 года, исчисление срока давности начинается «после поставки груза или даты, когда груз должен быть поставлен»¹⁰. Чтобы избежать судебного разбирательства и утери прав, день начала исчисления срока давности должен быть ясно оговорен; возникает вопрос, соответствуют ли действующие нормы этим задачам. Ответы на анкету показывают, что необходимо уделить больше внимания более точному установлению момента начала исчисления срока давности¹¹.

⁸ На практике возможность оценить такое доказательство с течением времени, разумеется, уменьшается. Это может привести к мысли, что с течением времени становится более трудным доказать ложность претензии; однако в не очень приятной поговорке из судебной практики о том, что «память лжца является всегда свежей», содержится, возможно, и доля истины.

⁹ Соответствие основного срока исковой давности также зависит от возможности прекращения истечения срока путем предъявления претензии в письменной форме. См. раздел D-2, пункты 51—53, ниже.

¹⁰ Слово «поставка» вместо слова «разгрузка», по-видимому, употреблено сознательно, поскольку последнее употребляется на протяжении всего текста конвенции, например, в статьях 2, 3 (2), 6 и 7. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 1968.

¹¹ См., например, ответы Австралии (пункт 59), Ирака, Норвегии, Федеративной Республики Германии, Турции и Чехословакии. Но сравни ответы Швеции и Австрии.

1. Положение на практике

22. При обсуждении вопроса о соответствующем моменте начала исчисления срока давности было бы полезным рассмотреть, что происходит на практике, когда судовладелец требует, чтобы поставка его товаров была произведена в установленное или подразумеваемое время, или примерно в это время, согласно тому, как это указано в договоре перевозки.

23. В большинстве случаев весь груз приходит в срок, и ни один из товаров не получает повреждения. К ситуациям, при которых возникают претензии, относятся следующие: а) партия груза, на которую выписан коносамент, поставлена полностью, но она вся или частично повреждена; б) недостает всей или части партии груза; когда недостает лишь части груза, весь поставленный груз или его часть могут быть повреждены.

24. Ситуация, описанная выше в пункте а, обычно не представляет серьезной трудности в отношении начала течения срока давности, поскольку очевидно, что исчисление этого срока начинается с даты «поставки» товаров. Этот вопрос будет в дальнейшем рассмотрен ниже, в пунктах 26 и далее.

25. Наиболее серьезные проблемы возникают при ситуациях, описанных в пункте б, когда поставка всего груза, на который выписан коносамент, или части этого груза, задерживается или груз потерян¹², поскольку может пройти значительный срок (месяцы, а иногда годы и более)¹³, прежде чем перевозчик представит судовладельцу окончательные сведения о месте нахождения и планах поставки недостающего груза или прежде чем перевозчик точно сообщит, что этот груз был утерян¹⁴. Вопросы, связанные с исчислением срока давности при подобных ситуациях, рассматриваются ниже, в пункте 32 и далее.

2. Анализ выражений «поставка товаров» и «срок, к которому груз должен был быть поставлен»

а) «Поставка товаров»

26. Толкование и применение этой фразы, по-

¹² Потеря или задержка товаров может быть вызвана потерей судна, на котором они перевозятся, или несчастным случаем с этим судном, невозможностью осуществления рейса или отклонением от маршрута, указанного в контракте. Кроме того, потеря товаров или их задержка часто происходит в результате их перегрузки на другое судно, доставки не по месту назначения, доставки дальше места назначения или хищения.

¹³ См. раздел С «Возникновение и урегулирование претензий по возмещению убытков», пункты 27—43 доклада ЮНКТАД о коносаментах (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), а также замечание в Циркуляре Совета ИМКО за декабрь 1962 года, стр. 1021 англ. текста.

¹⁴ Информация о грузе, принятии или отклонении претензии может быть передана судовладельцу в различные сроки по различным поставкам, относящимся к одному и тому же коносаменту.

видимому, не вызывало серьезных проблем¹⁵. Если при пересмотре текста договора исчисление срока давности будет по-прежнему начинаться с момента «поставки» груза, то необходимо принять во внимание определение этого выражения в пункте *i* статьи 1 *e*, разработанное Рабочей группой на ее третьей сессии¹⁶. Предлагается следующее изменение редакции статьи 1 *e*:

- «*i*) Перевозка груза охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.
- ii*) Для цели пункта *i* считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:
- a*) путем его передачи получателю; или
- b*) в случаях, когда получатель не получает груза — путем предоставления его в распоряжение получателя в соответствии с договором либо законом или обычаем, применяемым в порту разгрузки; или
- c*) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которому в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз.
- iii*) В положениях пунктов *i* и *ii* ссылка на перевозчика или получателя должна означать, кроме перевозчика или получателя, служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций, соответственно перевозчика или получателя».

27. В проекте положения о начале исчисления срока давности, который приводится ниже, в пункте 39¹⁷, особая ссылка делается на положение о времени поставки груза перевозчиком в соответствии с подпунктами *a—c* пункта *ii* приведенной выше измененной редакции статьи 1 *e*.

28. Следует отметить, что это определение включает в себя не только *a*) «передачу груза получателю», но также, согласно пунктам *b* и *c*, некоторые другие действия, о которых получатель может и не знать. Рабочая группа может

пожелать рассмотреть вопрос, будет ли осторожный получатель постоянно в курсе относительно места нахождения груза, или же при поставке в соответствии с пунктами *b* и *c* исчисление срока давности должно начаться лишь тогда, когда получатель находится в курсе или когда ему послано уведомление в отношении этих действий.

b) «Срок, к которому груз должен был быть поставлен»

29. Толкование и применение этого условия вызвали проблемы общего характера, и имеются два основных вопроса, которые, по-видимому, требуют разъяснения:

- 1) Какая категория претензий регулируется этим условием?
- 2) Когда начинается исчисление срока давности в отношении подобного рода претензий?

30. Относительно первого вопроса юристы утверждают, что условие, «срок, к которому груз должен был быть поставлен», применимо в тех случаях, когда судовладелец предъявляет иск о «потере товаров»¹⁸, «в случае полной потери груза»¹⁹ или «непоставки груза»²⁰. Эти общие взгляды поддерживают ту точку зрения, которая, как представляется, вытекает из самой формулировки этого условия — что это положение применяется в тех случаях, когда товары *не были поставлены*, — но не содержат ответа на все проблемы, возникающие на практике. Из прецедентного права большинства правовых систем довольно ясно следует, что это условие применимо к претензиям на *полную* потерю груза; но не так ясно, можно ли, а если можно, то как, применять эту формулировку также и к потере лишь части груза, на который выписан коносамент.

31. Прецедентное право не дает ясного ответа и на второй вопрос: когда начинается исчисление срока давности в отношении потерянных или непоставленных товаров. Применяемая судебная практика описывается, как «смешанная» и поддерживает различные подходы: 1) заявление или сообщение перевозчика о непоставке груза; 2) поставка большей части груза; 3) ожидаемая дата прибытия груза²¹.

¹⁸ Chorley and Giles Shipping Law, 176.

¹⁹ Манса, указ. источник, 238.

²⁰ Tetley, *op. cit.*, 199.

²¹ Tetley, *op. cit.*, 199. Общая тенденция судебных решений, по-видимому, склоняется к установлению начала исчисления срока давности либо с момента заявления перевозчика о невозможности поставки груза, либо «с даты поставки большей части груза» (Tetley, *op. cit.*, 200). Это указывает на значительную неопределенность, существующую при установлении момента начала исчисления срока давности в случае непоставки товаров, по поводу чего один из ведущих специалистов заявляет: «...наилучшим правилом для истца является предъявление иска в течение одного года после дня, установленного для прибытия судна или партии груза, а не в течение года после получения сообщения о невозможности совершения поставки». Tetley, *op. cit.*, 200. Эта мысль высказывается, несмотря на то, что в правовых системах нескольких государств исчисление срока давности фактически начинается с даты получения сообщения о невозможности поставки, Tetley, *op. cit.*, 200, примечание 10.

¹⁵ См., например, дела, приведенные в Tetley, *op. cit.*, 198, и в Манса *International Maritime Law*, Vol. II, 238, см. также дело *Вестерн Гир Корпорейшн против Стейтс Марин Лайнз Инк.*, 362, Fed. Rep. 2d series (1966), 331. «В любом случае, когда фактическая поставка товаров осуществлена перевозчиком в соответствии с его обязательствами по договору о перевозке, время предъявления иска начинается исчисляться с даты поставки товаров, а не с той даты, «когда груз должен был быть поставлен».

¹⁶ A/CN.9/63, пункты 14—15. «В ответах правительства Аргентины, Советского Союза, Федеративной Республики Германии и Чехословакии обращается внимание на проект положения статьи 1 *e*».

¹⁷ Этот и другие проекты предложений объединены в проектах положений о сроке давности, приводящихся в пункте 68.

32. Кроме неопределенностей, касающихся правового положения, судовладелец при предъявлении претензии на непоставленные товары может также встретиться со многими трудностями практического порядка. Как отмечалось (пункт 25, выше), судовладелец не всегда может исходить из того, что его недостающие товары фактически безвозвратно утеряны или что они не будут поставлены. Вместо этого после истечения ожидаемого времени поставки судовладелец должен ждать получения информации от перевозчика относительно судьбы груза. Он может иметь основание надеяться на то, что за это время груз в конечном счете будет поставлен, но не может быть уверен, произойдет ли это в действительности, а если произойдет, то когда.

33. В течение этого периода неопределенности судовладелец поставлен перед дилеммой. Он может не знать, началось ли течение срока давности в отношении груза, который он все еще ожидает²², или же исчисление этого срока начнется со дня получения уведомления о судьбе груза или со дня отклонения претензий или с того дня, когда груз будет в конечном счете поставлен. Это неопределенное положение таит в себе две основные опасности для судовладельца. Во-первых, пассивно ожидая сведений о своем грузе, он может невольно израсходовать значительную часть срока давности (или весь этот срок). Во-вторых, он может понести в конечном счете ненужные расходы, преждевременно возбудив дело лишь для того, чтобы не терять зря срок давности, в то время как, если бы закон содержал ясные нормы по этому вопросу, ему не было бы необходимости возбуждать это дело.

34. Таким образом, условие «срок, к которому груз должен был быть поставлен», не позволяет проводить разграничение между различными ситуациями, которые могут возникнуть на практике. К ним относятся следующие:

a) частичная поставка товаров, когда еще ожидается поставка оставшейся части этого груза, на который выписан тот же коносамент;

b) частичная поставка товаров, когда известно, что оставшаяся часть этой партии груза, на который выписан тот же коносамент, никогда не будет поставлена;

c) задержка в поставке всех товаров, на которые выписан один и тот же коносамент, когда поставка еще ожидается;

d) непоставка груза, когда известно, что ни один из товаров не будет поставлен.

35. Условие «срок, к которому груз должен был быть поставлен» особенно трудно применить

²² Это может произойти, например, в том случае, если события покажут, что ожидаемый груз не может быть поставлен, поскольку в этом случае исчисление срока давности может начаться с любого предположительного или воображаемого срока, который в правовой системе конкретного государства означает «срок, когда груз должен был быть поставлен» при нормальном стечении обстоятельств, если бы груз имелся в наличии для поставки.

при перевозке по океану, поскольку в этом случае в договоре о перевозке часто не оговаривается срок, в течение которого перевозчик обязан доставить груз.

3. Начало исчисления срока давности в других транспортных конвенциях

36. Некоторые из вышеупомянутых проблем, относящихся к началу исчисления срока давности, были рассмотрены в других транспортных конвенциях. Особенно важное значение имеет упомянутое выше, в пункте 23, различие между 1) потерей всего груза и 2) частичной потерей, повреждением или задержкой поставки груза. Это различие проводится в статье 46 Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза (СИМ)²³ и в статье 32 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)²⁴.

37. В статье 32 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) предусматривается:

«1. ...Исчисление срока давности начинается:

a) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке — со дня сдачи груза;

b) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза транспортом к перевозке;

c) во всех прочих случаях — по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, с которого будет исчисляться срок давности, не будет включен в этот срок».

38. В статье 46 Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза (СИМ) предусматривается:

«2. Исчисление срока давности начинается:

a) при исках о компенсации за частичную

²³ Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза (СИМ). Подписана в Берне 25 октября 1952 года. Организация Объединенных Наций, *Treaty Series*, Vol. 241.

²⁴ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Подписана в Женеве 19 мая 1956 года. Организация Объединенных Наций, *Treaty Series*, Vol. 399. Сравни: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Подписана в Варшаве 12 октября 1929 года. Лига Наций, *Treaty Series*, Vol. CXXXVII. В статье 29 Варшавской конвенции 1929 года предусматривается, что исчисление срока давности будет начинаться «с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть или с момента остановки воздушных перевозок». Если учесть сравнительно короткие сроки воздушных перевозок, то указанное выше общее положение, вероятно, на практике представляет менее серьезные проблемы, чем это имеет место в случае морских или (в меньшей степени) железнодорожных или шоссейных перевозок.

потерю, повреждение или задержку в поставке: со дня фактической поставки;

b) при исках о компенсации за полную потерю: с тридцатого дня после истечения срока перевозки;

h) во всех остальных случаях: со дня возникновения права на предъявление иска.

День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок».

4. Предлагаемый проект положения о начале исчисления срока давности

39. Рабочая группа может пожелать подготовить проект положения о начале исчисления срока давности, который, подобно Конвенции о железнодорожных перевозках и Конвенции о дорожных перевозках, различал бы 1) частичную потерю или повреждение или задержку и 2) полную потерю груза, на который заключен договор о перевозке. Этот проект положения сводится к следующему:

*Проект положения о начале исчисления срока*²⁵

b) Исчисление срока давности начинается:

i) при исках о компенсации за [потерю] [непоставку] части груза, в отношении которого действует договор перевозки, за повреждение или задержку в поставке: с последнего дня поставки перевозчиком любого из этих грузов. Этот день поставки будет определяться на основе положений подпунктов *a—c* пункта *ii* статьи []²⁶.

ii) При исках о компенсации за [потерю] [непоставку] всего груза, в отношении которого действует договор перевозки: с [установленной датой поставки или при отсутствии таковой], с [девяностого] дня с момента принятия груза перевозчиком²⁷.

День начала исчисления срока давности не включается в этот срок.

40. В статье 32 (1) Конвенции о дорожных перевозках (приведенной выше, в пункте 37) и в аналогичном положении в статье 46 (2) Конвенции о железнодорожных перевозках проводится различие между «частичной потерей» и «полной потерей» груза. В приведенном выше проекте положения эти выражения также используются, но в качестве возможного варианта да-

ется выражение «непоставка», которое может быть употреблено вместо выражения «потеря». По-видимому, любое из этих выражений является подходящим, но выражение «непоставка», возможно, более точно отражает это положение как с фактической, так и с юридической точки зрения.

41. В конвенциях о дорожных и железнодорожных перевозках «частичная потеря» и «полная потеря» противопоставляются друг другу. Выражение «частичная потеря» предположительно подразумевает случаи полной потери *некоторых* мест багажа, в отношении которых действует договор перевозки. Однако, поскольку в этом вопросе возможны сомнения, в приведенном выше проекте положений ясно выделяется потеря (или непоставка) «части груза, в отношении которого действует договор перевозки».

42. В отношении частичной потери, повреждения или задержки в Конвенции о дорожных перевозках предусматривается, что срок давности будет исчисляться «со дня поставки». Это положение может вызвать сомнение в тех случаях, когда части одной и той же партии груза прибывают в различное время, возможно, в результате погрузки на другой корабль или поставки части груза не по месту назначения. Чтобы избежать неопределенности и возможной необходимости разбирательства споров по частям, в проекте положений предусматривается начало исчисления срока давности «со времени *последней* поставки перевозчиком *любого* из этих товаров», в отношении которых действует договор перевозки.

43. Следует отметить, что фраза «при исках о компенсациях за», употребленная в подпунктах *i* и *ii* проекта положений, взята из статьи 46 (2) *a* и *b* Железнодорожной конвенции (СИМ).

44. Согласно Железнодорожной конвенции (СИМ) в случае полной потери груза исчисление срока давности начинается с «тридцатого дня после истечения срока перевозки». В Дорожной конвенции (КДПГ) в аналогичном случае исчисление срока давности начинается на «тридцатый день после истечения *установленного* срока или в тех случаях, когда срок не был установлен,— с шестидесятого дня после принятия груза перевозчиком». В договорах о перевозке через океан может не быть специального соглашения ни о «сроке перевозки» (СИМ), ни об «установленном сроке» (КДПГ). Соответственно было бы желательным (как это имеет место в КДПГ) предусмотреть в качестве альтернативы дополнительный момент начала исчисления срока давности. Соответственно, в пункте *ii* проекта положений оговаривается, что при отсутствии установленного срока поставки срок давности будет исчисляться с «[девяностого] дня с момента принятия груза получателем». Последнее выражение «с момента принятия груза получателем», безуслов-

²⁵ Этот проект, а также предложения, относящиеся к другим аспектам срока давности, объединены в проектах положений о сроке давности, изложенных ниже, в разделе G, пункт 68.

²⁶ См. пересмотренную редакцию статьи 1 *e*. Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

²⁷ Там же. Выражение «с момента принятия груза перевозчиком» употреблено в пересмотренной редакции статьи 1 *e*, пункта *ii*).

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

но, взято из статьи 1 *e* о периоде ответственности перевозчика в редакции Рабочей группы. Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63) *, пункт 14.

45. В Дорожной конвенции (КДПГ) предусматривается, что в случае полной потери исчисление срока давности начинается не ранее шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком. При установлении этого шестидесятидневного срока со дня принятия груза перевозчиком учитывается период, в течение которого получатель ожидает поставки, с тем чтобы в большинстве случаев срок давности при непоставке не был меньше срока давности при поставке поврежденного груза. При морской перевозке сроки перевозки, и в особенности периоды неопределенности в случае поставки груза не по месту назначения, могут быть дольше, чем при дорожной и железнодорожной перевозке. Рабочая группа может пожелать рассмотреть, является ли достаточным период в девяносто дней, установленный в проекте положений²⁸.

D. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СРОКА ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

46. Определение продолжительности срока исковой давности требует примирения противоречивых соображений²⁹. С одной стороны, этот срок должен быть достаточным для рассмотрения претензий, проведения переговоров и судебного разбирательства. С другой стороны, срок исковой давности не должен быть слишком продолжительным, ибо фактические доказательства могут быть утеряны или обесценены за давностью времени, в связи с чем подрывается уверенность, необходимая при коммерческих операциях³⁰.

47. Статья 3 (6) (4) Брюссельской конвенции предусматривает, что истец предъявляет свой иск перевозчику или судну о возмещении ущерба в связи с утерей или порчей груза в течение одного года после получения груза или даты, когда груз должен быть получен. Этот годовой срок остался неизменным в статье 1 (2) Брюссель-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, т. III: 1972 г., часть вторая, IV.

²⁸ На достаточность этого срока, так же как и на достаточность основного срока давности может повлиять решение Рабочей группы в отношении того, будет ли течение этого срока приостановлено на период с момента предъявления письменной претензии до отклонения этой претензии перевозчиком. См. ниже, раздел D (2), пункты 51—53.

²⁹ Доклад Рабочей группы по вопросу об исковой давности в международной купле-продаже товаров о работе ее третьей сессии. A/CN.9/73, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 3, пункт 1 комментария к статье 8.

³⁰ На стр. 175—176 упоминавшейся работы Чорли и Джиляса говорится: «Вообще говоря, английский закон допускает предъявление иска о возмещении убытков в любое время в течение 6 лет, однако, с точки зрения торговли, нужен более короткий период, ибо коммерсанты должны твердо знать, какие иски могут быть им предъявлены. Потому иски в отношении многих коммерческих договоров должны предъявляться в более короткий срок, и договор морской перевозки не является исключением. Любой судопроизводитель несомненно захочет провести собственное расследование до того, как будут утеряны существенные доказательства, и поэтому иск против него должен быть возбужден в короткий срок».

ского протокола; однако предусмотрено продление срока исковой давности при взаимном согласии сторон, участвующих в споре, после возникновения оснований для предъявления иска.

48. Есть признаки того, что годовой срок исковой давности на практике оказался не во всех отношениях удовлетворительным. Организованные группы перевозчиков, грузоотправителей и страховщиков пришли к выводу, что в ряде случаев годовой срок исковой давности недостаточен для расследования исков, для проведения переговоров между сторонами, а также для принятия других необходимых мер до возбуждения иска против перевозчика. Как следствие, между перевозчиками, грузоотправителями и страховщиками, оперирующими на основных международных морских торговых путях, было заключено соглашение частного характера (широко известное как «Соглашение о золотой оговорке»), предусматривающее фактически двухлетний срок исковой давности³¹.

49. В ряде ответов на вопросник содержатся предложения по поводу продолжительности срока исковой давности. В ответах правительства Австралии и Швеции говорится о необходимости рассмотреть вопрос о продлении срока исковой давности до двух лет, с тем чтобы привести его в соответствие со статьей 29 Варшавской конвенции. В ответе правительства Австрии отмечается, что с учетом того, что в большинстве случаев иски приходится предъявлять в иностранном государстве, даже на другом континенте, более целесообразным был бы двухлетний срок исковой давности. С другой стороны, в ответах Аргентины, Ирака, Норвегии, Федеративной Республики Германии и Чехословакии отмечается, что годовой срок исковой давности является вполне удовлетворительным.

1. Срок исковой давности в других конвенциях о перевозках

50. Варшавская конвенция 1929 года о международных авиаперевозках предусматривает (статья 29) основной срок исковой давности два года. Предусмотренный в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза (СИМ) основной срок исковой давности равен одному году. Однако, как мы видели (пункт 17, выше), в обеих из них срок исковой давности увеличен до трех лет в случаях злоумышленного поступка.

2. Перерыв срока исковой давности до отклонения иска

51. Как в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, так и в [Между-

³¹ «Соглашение Британской ассоциации морского права (Соглашение о золотой оговорке) 1950 года», датированное 1 августа 1950 г., Лондон, Ливерпуль, Глазго. «Объяснительные записки» датированы 31 декабря 1954 года. Воспроизводится на стр. 313 упоминавшейся работы Тетли. Соответствующие положения можно найти в пунктах 4 и 5 указанного Соглашения, а замечания по поводу статьи 4 — в «Объяснительных записках».

народной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза содержится следующее положение, которое может иметь огромное практическое значение в разрешении проблем, вызванных непродолжительностью основного срока исковой давности. В статье 32 (2) Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов предусматривается:

Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение давности до того дня, когда транспортер в письменной форме отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения давности.

В основном аналогичное положение изложено в статье 46 (3) [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза.

52. Приведенное выше положение, по-видимому, отличается значительным преимуществом в том смысле, что позволяет избежать преждевременного обращения в суд (или утери прав) в тех случаях, когда перевозчику нужно время для расследования иска и подготовки соответствующего ответа на него³². Предъявление иска в письменной форме представляется нормальным и разумным шагом в урегулировании убытков, возникших в процессе перевозки (см. статью 3 (6) Брюссельской конвенции 1924 года). И представляется разумным, что короткий срок исковой давности не следует сокращать или ликвидировать в связи с задержкой перевозчика с отклонением иска. Позднее Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий проект положения, который близко напоминает статью 32 (2) Конвенции о договоре международной перевозки грузов и статью 46 (3) [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза.

Проект положения о приостановлении течения срока исковой давности до вынесения судебного решения по иску

d) Предъявление иска в письменной форме приостанавливает течение срока исковой давности до того дня, когда перевозчик в письменной форме отклонит иск с возвращением

³² В ответе правительства Чехословакии рассматривается этот вопрос и указывается на практику, существующую в соответствии с конвенциями КДПГ и СИМ. В ответе предлагается, чтобы течение срока исковой давности прерывалось на период, скажем, 3—6 месяцев с момента предъявления иска, если до истечения этого срока не будет дан ответ на иск. С другой стороны, в ответе правительства Австрии отмечается, что частные моменты приостановления или перерыва срока исковой давности следует предусмотреть во внутригосударственном праве, пока не будет принята попытка разрешить эти вопросы в упрощенной форме в самой Конвенции.

приложенных к нему документов. В случае частичного признания предъявленного иска течение срока исковой давности возобновляется лишь в отношении той части иска, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения иска или ответа на него лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших исков на том же основании не прерывает течения срока исковой давности.

53. Приведенный выше проект не включает в себя положения других конвенций перевозки о том, что течение срока исковой давности приостанавливается до тех пор, пока перевозчик не «возвратит приложенные» к иску «документы». Документы, охватываемые понятием «документы», которые должны быть представлены в связи с иском, перечисляются в статье 41 [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза. С другой стороны, в Брюссельской конвенции 1924 года или в Протоколе 1968 года такого определения нет. В результате могут возникнуть основания для споров по поводу того, относятся ли письма с изложением иска, а также различные материалы, представленные в подтверждение иска, к «документам, прилагаемым» к иску, которые должны быть возвращены перевозчиком в целях возобновления течения срока исковой давности. Могут прибегнуть, например, к обращению в суд по поводу того, является ли невозвращенное письмо «документом», прилагаемым к иску, с тем чтобы избежать истечения срока исковой давности. Подобные вопросы могли бы подорвать предсказуемость и стабильность правовых отношений, являющаяся целью положений о сроке исковой давности.

E. СОГЛАШЕНИЕ ОБ ИЗМЕНЕНИИ СРОКА ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

1. Сокращение срока исковой давности путем соглашения

54. Срок исковой давности, предусмотренный в Брюссельской конвенции, не может быть сокращен посредством соглашения сторон. Такое соглашение предусматривается в большинстве юрисдикций в противоположность положениям статьи 3 (8) Конвенции, в которой не признаются действительными соглашения, уменьшающие ответственность перевозчика за исключением соглашений, предусмотренных указанной Конвенцией³³.

³³ См. *Buxton v. Rederi*, 1939 A. M. C. 815; *The Zarembo*, 1942 A. M. C. 544; *Comm. Rouen*, 19.6.1951, 19 Rev. Scapel, 41; *Coventry Sheppard v. Larrinaga S. S. Co.*, 73 Ll.L. Rep. 256; *Comm. Anvers*, 7.8.1931, 1931 J. P. A. 420; BGH, 18.12.1958, 29 BGHZ, 120; *Trib. Rotterdam*, 24.6.1949, 1950 N. J., 538. Однако дело обстоит по-иному в отношении более короткого срока давности по искам, касающимся фрахта, простоя, долевого взноса по общей аварии и других вопросов, не охваченных Брюссельской конвенцией 1924 года. В связи с этим оговорка, предусматривающая шестимесячный срок давности исков в отношении фрахта, признается действительной. См. *Piazza v. West Coast Line* 1951 A. M. C. 168; *Goulandris v. Goldman*, 1957 Ll. L. Rep

2. Продление срока исковой давности

55. Нередко стороны в споре, касающемся утери или повреждения груза, оговаривают более длительный срок для возбуждения иска. Продление срока исковой давности может предупредить поспешное возбуждение иска к концу периода переговоров между сторонами, проводящихся с целью урегулирования без судебного разбирательства. Истец может попросить об изъятии из общих правил или о продлении срока, допускаемого Конвенцией в тех случаях, когда необходимо получить дополнительную информацию до завершения переговоров. Практическая необходимость в соглашении о продлении срока исковой давности отмечается в «Соглашении о золотой оговорке», упомянутом в пункте 45, выше.

56. Выражаются сомнения в отношении действительности таких соглашений о продлении срока исковой давности³⁴. Однако подобные сомнения, по-видимому, рассеяны Брюссельским протоколом. Пересмотренный пункт 6-бис статьи 1 (2) должен заканчиваться следующим предложением:

«...Однако этот период [т. е. один год] может быть продлен, если стороны примут такое решение после возникновения основания для предъявления иска».

Это положение допускает продление срока исковой давности, если соглашение о продлении его заключено «после возникновения основания для предъявления иска». Предел ограничения продления не упоминается, поэтому стороны в споре имеют право продлевать его по своему усмотрению³⁵.

57. Как явствует из ответов, приведенное положение Брюссельского протокола представляется полезным дополнением к Брюссельской конвенции и его следует сохранить³⁶. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о

207; *Cour d'appel Trieste*, 5.4.1952, 1953 D. M. F. 464. См. также S. Dor, *op. cit.*, 78. В ответе правительства Швеции отмечается необходимость недопущения соглашений о сокращении срока исковой давности, а также желательность уточнения этого в статье 3 (8) Конвенции.

³⁴ «Если заинтересованными сторонами являются фактически владелец груза и перевозчик, может возникнуть вопрос о действительности соглашения с учетом положений статьи V о том, что коносамент не включает передачи перевозчиком прав» (*Astle, Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, 184). «В соответствии с некоторыми законами такая оговорка [то есть соглашение о продлении срока исковой давности] является недействительной, поскольку она связана с отказом от оставшегося срока давности, что запрещено, при этом можно отказать лишь от уже накопленного срока давности (например, в пункте 2 статьи 2937 Гражданского кодекса Италии говорится, что отказ от срока давности допускается лишь в случаях его истечения)» (стр. 264, том 2 упоминавшейся работы Манка).

³⁵ Стр. 264, том 2 упоминавшейся работы Манка.

³⁶ Доводы в пользу сохранения этого положения изложены в ответах Австралии, Ирака, Норвегии, Чехословакии и Швеции. Правительство Чехословакии предлагает в своем ответе, чтобы стороны договора имели право заключать соглашение о продлении срока исковой давности до того, как произойдет случайность, которая приведет к утере или повреждению груза.

том, следует ли сохранить такое положение в будущей конвенции.

3. Возможная редакция проекта положения о продлении срока исковой давности

58. В соответствии с Брюссельским протоколом 1968 года срок исковой давности может быть продлен, «если стороны примут такое решение». В условиях наличия нескольких языков и правовых систем можно возразить, что слово «решение» требует двусторонних договорных обязательств, и возможно признание недействительным одностороннего заявления перевозчика или его просьбы об изъятии из общих правил в целях продления срока исковой давности. В целях избежать возможности подобного узкого и ошибочного применения в статье 21 (2) проекта конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, одобренного ЮНСИТРАЛ на ее пятой сессии, предусматривается продление этого срока «путем письменного заявления»³⁷.

59. В Брюссельском протоколе не отражено требование о том, чтобы заявление (или соглашение) о продлении срока исковой давности было сделано в письменной форме. Причины, по которым в проекте конвенции об исковой давности требуется письменное заявление (или соглашение), излагаются следующим образом в Комментарий к проекту конвенции³⁸.

«Продление срока исковой давности может оказать серьезное влияние на права сторон. Устное заявление о продлении срока может оспариваться при неясных обстоятельствах или на основании дачи ложных показаний. Поэтому срок исковой давности можно продлить только письменным заявлением».

60. Положение, основывающееся на Протоколе, но измененное в целях соответствия с проектом конвенции об исковой давности, могло бы выглядеть следующим образом:

Проекты положения о продлении срока исковой давности

Вариант А

с) Срок исковой давности может быть продлен перевозчиком после возникновения основания для возбуждения иска путем [письменно-го] заявления или соглашения.

³⁷ ЮНСИТРАЛ, Доклад о пятой сессии (1972 г.) (A/8717), пункт 21, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, А. См. также пункт 2 комментария к статье 21 в Комментарий к проекту Конвенции, A/CN.9/73, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, В, 3. Предполагается, что «заявление» могло бы быть сделано в каком-либо соглашении, и в статье 21 (1) проекта Конвенции об исковой давности отражено намерение признать одинаково действительным «заявление или соглашение».

³⁸ A/CN.9/73, комментарий к пункту 2 статьи 21, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, В, 3.

61. Возможно, нет необходимости в сохранении слов «или соглашения», поскольку продление срока в «соглашении» также было бы «заявлением». Однако сохранение этих слов, возможно, является целесообразным в интересах определенности и связи с предыдущим положением.

62. Если бы Рабочая группа не выдвигала требований в отношении письменных документов, в проекте можно было бы подробно воспроизвести содержание соответствующего положения Протокола, и он мог бы выглядеть следующим образом:

Вариант В

с) Срок исковой давности может быть продлен путем заявления перевозчика или путем соглашения между сторонами после возникновения основания для возбуждения иска³⁹.

Г. ИСК С ПРАВОМ ОБОРОТА (ИСК О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЙ ТРЕТЬЕМУ ЛИЦУ)

63. Перевозчик, занимающийся морскими перевозками, которому предъявляется иск об утере или повреждении груза, может иметь право получить компенсацию убытков, возникших в связи с полным иском грузоотправителя или его частью. Это может вытекать из договора, заключенного перевозчиком со стороной, участвующей в исполнении его договора, или со страховщиком, страхующим обязательства. Факт наличия иска с правом оборота и его сумма могут стать известными лишь после заключительного судебного решения, установившего объем компенсации, подлежащей уплате, или урегулирования иска. Если грузоотправитель или грузополучатель предъявляет свой иск перевозчику к концу срока исковой давности, иск с правом оборота, предъявляемый перевозчиком, занимающимся морскими перевозками, третьей стороне, может оказаться недействительным, при этом независимо от существа его иска, поскольку годовой срок давности для предъявления подобного иска истекает. Далее возникает вопрос, должен ли перевозчик, занимающийся морскими перевозками, пользоваться льготами в отношении продления годового срока исковой давности для предъявления его иска третьим сторонам.

64. Брюссельская конвенция, в отличие от других конвенций перевозки⁴⁰, не содержит ка-

ких-либо положений об исках с правом оборота и возлагает решение этой проблемы на национальное законодательство⁴¹.

65. В статье 1 (3) Брюссельского протокола 1968 года предусматривается изменение Конвенции 1924 года путем добавления после статьи 3 (6) следующего пункта б-бис:

«Иск о возмещении ущерба, предъявленный третьей стороне, может быть подан даже по истечении 1 года, как это предусматривается в предыдущем пункте, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не меньше трех месяцев начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела».

66. Таким образом, иск о возмещении ущерба должен быть подан в срок, определенный постановлением суда, занимающегося данным делом, однако при условии, что определенный судом срок составляет не менее трех месяцев.

67. Из ответов на вопросник явствует, что приведенное выше положение Брюссельского протокола является полезным добавлением к Брюссельской конвенции и что его следует сохранить⁴². В связи с этим данное положение включено в объединенный свод проекта положений (раздел G, пункт 68, ниже). Можно рассмотреть вопрос о небольших стилистических изменениях: о замене слова «года» в первом предложении словами «исковой давности». Это изменение отмечено подчеркиванием в проекте положения,

предусматривается, что «Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними перевозчиками к другим. Однако срок давности течет либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно постановлениям настоящей Конвенции, или же, при отсутствии такого решения, со дня фактической уплаты возмещения».

³⁹ Например, в статье 487 Торгового кодекса Нидерландов предусматривается, в частности: «Если перевозчик, в свою очередь, является стороной в договоре с другим перевозчиком, возбуждение первым иска против последнего не запрещается до истечения трех месяцев после того, как он сам уплатил или получил иск, при условии, что одно из этих действий имело место в рамках указанного срока в один год» (см. также статью 32 Закона 66—420 Франции).

⁴² Таков общий смысл ответов Австралии, Австрии, Ирака, Норвегии, Федеративной Республики Германии, Чехословакии и Швеции. В ответе Австралии отмечается, что, «хотя срок в три месяца является не столь длительным, он, по всей видимости, представляется достаточным, с учетом обстоятельств, при которых предъявляются подобные иски». Хотя в ответе Чехословакии статья 1 (3) Протокола 1968 года расценивается как положительная мера, в нем выдвигается предложение о следующем пересмотре этого положения: «...в случае предъявления его в течение... месяцев начиная с дня... или в течение более длительного срока, определенного постановлением суда или арбитражного трибунала, имеющего юрисдикцию выносить решение по данному вопросу». С другой стороны, в ответе правительства Турции отмечается, что срок возбуждения иска с правом оборота должен равняться одному году.

³⁹ Если бы Рабочая группа предпочла форму выражения, приведенную в варианте В, а также пожелала предусмотреть какие-либо письменные документы, по стилистическим соображениям (требующим перефразирования, отраженного в варианте А), возможно, придется добавить еще одно предложение к варианту В. Это предложение могло бы выглядеть следующим образом: «Указанное заявление или соглашение представляется в письменном виде». Если требуются какие-либо письменные документы в ходе заключительного этапа подготовки конвенции, можно было бы обсудить статью 1 (3) g проекта конвенции об исковой давности, в которой излагается следующее определение: «Письменная форма включает сообщение по телеграфу и телетайпу».

⁴⁰ Например, КДПГ. Положения об отношениях между несколькими последовательными перевозчиками можно найти в статьях 34—40 указанной Конвенции. В статье 39 (4)

внесенного в качестве пункта *e* в проект положений в разделе G, ниже.

G. ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОЛОЖЕНИЙ О СРОКЕ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

68. В данной работе изложены и рассмотрены проекты положений, касающихся различных аспектов срока исковой давности. В целях облегчения рассмотрения Рабочей группой этих положений в их взаимосвязи они представлены в следующем объединенном виде.

Проект положений о сроке исковой давности

Статья 3

6-бис *a*) Перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за груз, если в течение [одного года] [двух лет] после начала срока исковой давности не был возбужден иск или не началось арбитражное разбирательство⁴³.

b) Срок исковой давности начинается⁴⁴:

i) по искам о возмещении ущерба в случае [утери] [непоставки] части груза, внесенного в договор перевозки, подтверждений или задержки с поставкой: с последнего дня поставки перевозчиком любого из таких грузов. Дата такой поставки определяется на основе положений подпунктов *a*—*c* пункта *ii* статьи []⁴⁵.

ii) по искам о возмещении убытка в случае [утери] [непоставки] всего груза, включенного в договор перевозки: с [объявленного срока доставки или, при отсутствии такого объявленного срока] [девяностого] дня от момента, когда перевозчик принял груз⁴⁶.

День, в который начинается течение срока исковой давности, не включает-ся в указанный срок.

c) Срок исковой давности может быть продлен перевозчиком после возникновения оснований для возбуждения иска путем [письменного] заявления или соглашения⁴⁷.

d) Предъявление иска в письменной форме приостанавливает течение срока исковой давности до того дня, когда перевозчик в письменной форме отклонит иск. В случае частичного признания предъявленного иска течение срока исковой давности возобновляется лишь в отношении той части иска, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения иска или ответа на него лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения срока исковой давности⁴⁸.

e) Иск о возмещении ущерба, предъявляемого третьей стороне, может быть подан даже по истечении срока исковой давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающимся данным делом. Однако определенное судом время должно быть не меньше [трех месяцев] начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела⁴⁹.

⁴⁸ См. пункты 51—53 раздела D-2, выше.

⁴⁹ См. пункты 63—67 раздела F, выше.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ: ОПРЕДЕЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 1 КОНВЕНЦИИ

A. ВВЕДЕНИЕ

1. Эта часть доклада соответствует решению Комиссии, принятому в ответ на рекомендацию настоящей Рабочей группы, рассмотреть «определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции»¹. Статья 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов², содержит пять определений, два из которых уже были рассмотрены настоящей Рабочей группой на ее третьей сессии³. Тремя определениями, которые необходимо рассмотреть, являются: «перевозчик» (статья 1 *a*), «договор перевозки» (статья 1 *b*) и «судно» (статья 1 *d*).

¹ ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A. См. также Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63) (1972 г.), пункт 73, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

² Далее называется Брюссельская конвенция. Лига Наций, Treaty Series, vol. CXX, p. 157, No. 2764. Воспроизводится в Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3).

³ В настоящее время рассмотрены следующие определения: 1с — «товары» и 1е — «перевозка товаров». См. Доклад Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты», A/CN.9/63/Add.1. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение и Рабочая группа ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее третьей сессии (1972 г.), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

⁴³ См. пункты 4—14 раздела B, выше. Указанный проект изложен в пункте 14.

⁴⁴ См. пункты 21—45 раздела C, выше. Данный проект толочения изложен в пункте 39 и рассматривается в пунктах 39—45.

⁴⁵ См. предложенное изменение редакции статьи 1 *e*. Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

⁴⁶ Выражение «момент, когда перевозчик принял груз» использовано в пересмотренной редакции статьи 1 *e* и пункта *ii*. Там же.

⁴⁷ См. пункты 54—62 раздела E, выше. Приведенная редакция основана на варианте A в пункте 60.

В. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ПЕРЕВОЗЧИКА»⁴: ПРОБЛЕМЫ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ

2. В статье 1 а говорится, что:

«Перевозчик включает судовладельца или фрахтователя, который подписывает с грузоотправителем договор перевозки».

3. Таким образом термин «перевозчик» означает лицо, которое ответственно перед владельцем груза за выполнение «договора перевозки» и которое подчиняется условиям Брюссельской конвенции⁵. Это лицо может быть судовладельцем, фрахтователем или каким-либо другим лицом⁶, в зависимости от условий каждого данного случая.

4. Чрезвычайно важно, чтобы «перевозчика» можно было легко определить по коносаменту, с тем чтобы владелец коносамента — часто добросовестный покупатель, который берет коносамент после того, как он составлен, — мог знать, с кого требовать компенсацию в случае утери или повреждения товаров. Любые трудности, связанные с определением «перевозчика», могут не только причинить потерю отдельному владельцу груза, но и нанести ущерб применению коносамента как основного коммерческого документа.

5. Никаких проблем с определением «перевозчика» не возникает, когда судоходная линия, поименованная в коносаменте, и судовладелец входят в одну и ту же компанию. Однако в некоторых случаях линия, указанная в коносаменте, является фрахтователем судна по тайм-чартеру или рейсовому чартеру⁷; на этом судне перево-

⁴ Определение «перевозчика» может потребовать дальнейшего рассмотрения в более позднее время в свете действий, которые могут быть предприняты Рабочей группой в отношении проблем, возникающих в случаях «перевозки». Связь между определением «перевозчика» и перегрузкой в настоящей части доклада не рассматривается; см. часть вторую, в которой конкретно рассматриваются вопросы «перегрузки».

⁵ Далее в Брюссельской конвенции термины «перевозчик» и «грузоотправитель» используются для указания сторон договора о перевозке, чьи права и обязанности определены в Конвенции.

⁶ Слово «включает» указывает на то, что конкретные обязанности «судовладельца» и «фрахтователя» не являются исчерпывающими. Грузоотправители и экспедиторы также могут в соответствии с некоторыми видами контрактов считаться «перевозчиками» (см. «Консоаменты», доклад Секретариата ЮНКТАД (документ TD/B/C.4/ISL/6; в продаже под № E.72.II.D.2), пункты 180 и далее).

В ответе Австралии на вопросник Секретариата предлагалось в целях выделения пункта о том, что лица, помимо судовладельцев и фрахтователей, могут считаться «перевозчиками», внести следующую поправку в определение «перевозчика»: «„перевозчик“ включает судовладельца, фрахтователя или любое другое лицо, которое подписывает с грузоотправителем договор перевозки. (Курсив наш)». В ответе СССР указывалось, что исправленное определение термина «перевозчик» указывает на то, что под «перевозчиком» понимается судовладелец, фрахтователь или любое другое лицо, которое заключает с грузоотправителем договор перевозки груза от своего имени.

⁷ Рейсовый чартер представляет собой договор об использовании судна для перевозки грузов на один рейс или несколько конкретных рейсов. Он отличается от тайм-чартера, который представляет собой договор об использовании судна для перевозки грузов на конкретный период времени, а также от димайз-чартера — фрахтования без коман-

дуются грузы, указанные в коносаменте, и в этом случае возникают значительные сомнения относительно того, кого следует считать «перевозчиком»: фрахтователя или судовладельца. В таких случаях судоходная линия, которая фрахтует суда для своего собственного флота, может выдавать коносаменты со своим названием и адресом, независимо от того, погружены ли товары грузоотправителем на суда, которые зафрахтованы линией. Эти коносаменты могут быть подписаны: «для капитана»⁸ и содержать «условие фрахтования без команды и каких-либо судовых запасов» или «условие определения личности перевозчика», например:

а) «Если океанское судно не принадлежит или не фрахтуется на основании димайз-чартера компанией или судоходной линией, которая выдает настоящий коносамент (смотря по обстоятельствам, вопреки всему, что может свидетельствовать о противоположном), настоящий коносамент вступает в силу лишь в качестве договора перевозки (причем владелец или димайз-фрахтователь, смотря по обстоятельствам, избирается в качестве главного лица), заключаемого через агентство указанной компании или линии, которые выступают исключительно в качестве агентов и не несут никакой личной ответственности в отношении этого коносамента⁹ (курсив наш).

б) Договор, оформляемый этим коносаментом, заключается между торговцем и владельцем указанного здесь (или замещенного) судна, и этим определяется, что указанный судовладелец отвечает только за повреждения и потери, возникающие из-за нарушения или невыполнения обязательств, вытекающего из договора перевозки, независимо от того, имеет это отношение к мореходным качествам судна или нет. Если, несмотря на вышеизложенное, будет признано, что кто-то другой является перевозчиком и/или лицом, которому передан на ответственное хранение перевозимый по договору груз, то это лицо пользуется всеми ограничениями ответственности и освобождением от ответственности, которые предусматриваются законом или этим коносаментом. Согласовано и подразумевается далее, что, если линия, компания или агенты, выполняющие этот

договор и каких-либо судовых запасов, когда судно используется и передается под оперативный контроль на определенный период времени. В соответствии с большей частью рейсовых чартеров и тайм-чартеров капитан и команда являются служащими и агентами судовладельца во всех вопросах, относящихся к оперативному управлению судном; фрахтователь лишь использует судно или осуществляет над ним коммерческий контроль.

⁸ Консоамент обычно подписывается «для капитана» агентом судовладельца.

Традиционно подпись «для капитана» связывает судно in rem и (за исключением случаев димайз-чартеров) связывает судовладельца и работодателя капитана in personam. См. A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, Baltimore, 1953, p. 179. См. также Hugo Tiberg, «Who is the Hague Rule Carrier», in *Six Lectures on the Hague Rules*, Kurt Grönfors, ed., Göteborg, 1967, p. 131.

⁹ См. «Model All-Purpose Liner Bill of Lading», (разработанный клубом «P and I Club» в Сингх и Колинву, *Shipowners* (Vol. 13 of *British Shipping Laws*), London, Stevens and Sons, 1967, p. 317.

коносамент для капитана или от его имени, не являются главными лицами в этой сделке, указанные линии, компании или агенты не несут ответственности, вытекающей из договоров перевозки ни в качестве перевозчика, ни в качестве депозитария грузов»¹⁰ (курсив наш).

6. Добросовестный покупатель товаров, приняв коносамент, отмечает, что он издан уважаемой судоходной линией и что в нем никаких указаний на то, что «перевозчиком» является кто-либо другой, помимо этой линии. Если по прибытии не хватает части груза или груз поврежден, то владелец коносамента уведомляет линию, указанную в коносаменте. При этом он обнаруживает, что линия снимает с себя всю ответственность за груз на том основании, что линия была лишь агентом, заключившим договор перевозки между грузоотправителем и судовладельцем. Это утверждение поддерживается «пунктом о фрахтовании без команды и каких-либо судовых запасов» и традиционной доктриной о том, что подпись коносамента «для капитана» связывает судовладельца, а не фрахтователя по рейсовому чартеру или тайм-чартеру.

7. Вот в сущности те фактические обстоятельства, которые возникли в нескольких случаях в последние годы¹¹.

8. Владелец груза, оказавшись в таком положении, может избрать один путь из нескольких возможных путей действия: а) он может возбудить судебное дело против судовладельца и фрахтователя, что может означать ведение отдельных судебных дел в различных странах; или б) он может предпринять действия либо против судовладельца, либо против фрахтователя, сталкиваясь с продолжительными и дорогостоящими задержками, в то время как решается предварительный вопрос о том, является ли ответчик соответствующей стороной, и рискует проиграть этот предварительный вопрос после истечения одногодичного срока исковой давности¹², и, таким образом, потерять возможность возбудить дело против другой «соответствующей» стороны. Он может даже обнаружить, что суды одной стороны отклоняют его иск, так как *фрахтователь* не является соответствующим ответчиком, а суды другой стороны отклоняют его иск пото-

му, что *судно* не является соответствующим ответчиком¹³.

9. Эти проблемы возникают ввиду того, что судоходные линии пользуются коносаментами, которые не признают ответственности в том случае, если судно зафрахтовано, однако они не указывают (1) действительно ли судно зафрахтовано, и если это так, (2) название и адрес судовладельца¹⁴. Рабочая группа, возможно, сочтет полезным рассмотреть целесообразность внесения поправок в Брюссельскую конвенцию и включить эти два информационных пункта в коносамент.

10. Другие транспортные конвенции требуют, чтобы фамилия перевозчика¹⁵ была указана в транспортных документах. Например, в статье 8 Варшавской конвенции¹⁶ говорится, что:

«воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:

e) Название и адрес первого перевозчика;»

В статье 9 говорится, что:

«...если воздушно-перевозочный документ не содержит всех сведений, указанных в статье 8 [включая «название и адрес первого получателя»].., перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановление настоящей Конвенции, освобождающее его от ответственности или ограничивающее таковую».

В статье 6 (6) Конвенции СИМ¹⁷ говорится, что: «перевозочный документ должен содержать следующие указания:

b) название железнодорожной станции отправления;

c) название железной дороги и станции назначения...»

¹³ Такое положение сложилось в случае *The Lulu*, приводимом в сноске 11, выше.

¹⁴ В некоторых случаях суды выносили решение о том, что случаи фрахтования без команды и каких-либо судовых запасов, в которых не указывается соответствующим образом личность судовладельца, являются недействительными, и что в таких случаях фрахтователь является «перевозчиком», который несет ответственность в соответствии с Брюссельской конвенцией. Однако это не является соответствующим решением в международных масштабах. Результаты в таких случаях ни в коей мере не единообразны и зависят от конкретных фактических обстоятельств; продолжительное использование таких коносаментов приводит к неуверенности и тяжбе.

¹⁵ Поскольку эти конвенции не определяют термина «перевозчик», то неясно, используется ли этот термин лишь в значении *владельца*, или, как это имеет место в Брюссельской конвенции, под термином «перевозчик» подразумевается владелец или какая-либо другая сторона, заключающая договор перевозки с грузоотправителем.

¹⁶ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года.

¹⁷ Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза, подписанная в Берне 25 февраля 1961 года.

¹⁰ См. форму коносамента, используемую Балтийской и международной конференцией и известную в качестве «Cop-line Bill», clause 17; изложена в «Консоаментах», Доклад Секретариата ЮНКТАД, указ. источник, Приложение III, стр. 14 и далее Andrée Chao, «Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'», *Le Droit Maritime Française*, 1967, p. 12 et seq.

¹¹ См., например, *Stockholms Sjöförsäkrings Aktiebolag v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The Lulu)*, ND 1960. 349 SCS; NJA 1960 742; *Christiania Soforsikringsselskab v. Det Bergenske Dampskibsselskab As Time Charterer of the Steamship Lysaker (The Lysaker)*, ND 1955. 85 SCN; Appel Bruxelles 1er mars 1963, J. P. A. 63; 329; Com. Anvers 18 dec. 1962, J. P. A. 63; 367; См. также Chao, «Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'», op. cit., Tiberg, «Who is the Hague Rules Carrier?», op. cit.

¹² См. статью III (6) Брюссельской конвенции, которая обсуждается в части 4 настоящего доклада.

В статье 6 (1) Конвенции CMR¹⁸ говорится, что:

1. «перевозочный документ должен содержать следующие указания:

с) название и адрес перевозчика; ...»

11. Поправка, требующая, чтобы в коносаменте было указано: а) является ли судно зафрахтованным и, если так, б) название и адрес судовладельца, может быть включена непосредственно после настоящей статьи 3 (3) Брюссельской конвенции. В настоящее время в статье 3 (3) говорится:

«3. После получения груза под свою ответственность перевозчик, или капитан судна, или агент перевозчика по требованию грузоотправителя выдает последнему коносамент, в котором указывается, среди прочего, следующее:

а) опознавательные отметки, необходимые для опознания груза, которые представляются грузоотправителем в письменной форме до начала погрузки такого груза при условии, что такие отметки штампуются или другим способом отчетливо наносятся на груз, если он открыт, или на ящики, или на упаковку, в которых такой груз содержится, таким образом, чтобы в обычных условиях они четко сохранились до конца рейса;

б) число мест или единиц либо количество, либо вес груза, смотря по обстоятельствам, в соответствии с письменным представлением грузоотправителя;¹⁹

с) внешний вид и состояние груза».

12. Следующий проект статьи может быть включен непосредственно после статьи 3 (3):

«3 (3)-бис. В коносаменте [или любом подобном товарораспорядительном документе] должны быть указаны название и адрес перевозчика. Если судно зафрахтовано, то в коносаменте [или любом другом подобном товарораспорядительном документе] должно быть это отмечено и указаны название и адрес судовладельца. Если в коносаменте [или любом другом подобном товарораспорядительном документе] не содержится вся информация, требуемая этим подпунктом, то лицо, выдающее коносамент, будет нести ответственность за груз в соответствии с условиями этой Конвенции.

13. Эти поправки поставят владельца коносамента в известность о том, что линия, название которой помещено в заголовке коносамента, не обязательно является «перевозчиком», и даст ему информацию, необходимую для того, чтобы обнаружить, какая сторона действительно является «перевозчиком».

¹⁸ Конвенция о договоре международной железнодорожной грузовой перевозки, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года.

¹⁹ См. часть первую: «Ограничение ответственности за перевозку единицы груза», пункт 40 в отношении предлагаемой поправки к статье III (3) b.

14. Санкция, содержащаяся в последнем предложении предлагаемой статьи 3 (3)-бис, предназначена для того, чтобы наложить совместную договорную ответственность на фрахтователя и судовладельца за отсутствие информации, необходимой в соответствии с этой поправкой. Такая санкция найдет поддержку на основе справедливости: фрахтователь, договаривающийся о перевозке, четко знает, зафрахтовано судно или нет, и если зафрахтовано, то кем. Это правило будет также соответствовать широко распространенному юридическому положению о том, что агент необъявленного главного лица несет совместную ответственность с этим главным лицом²⁰.

С. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ»

15. Статья 1 b гласит:

«Договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, постольку, поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем, включая любой коносамент или какой-либо аналогичный документ, как указано выше, выданный согласно чартер-партии или в соответствии с ней, с того момента, когда такой коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ начинает определять отношения между перевозчиком и владельцем этого документа».

16. В докладе Секретариата ЮНКТАД о коносаментах предлагается:

«Во фразу «поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем», следует внести поправку, если будет принято решение о распространении правил на период, когда грузы находятся под официальной охраной перевозчика до погрузки или после их разгрузки²¹. (курсив наш).

17. Рабочая группа на своей третьей сессии распространила действие Брюссельской конвенции на периоды до погрузки грузов и после их выгрузки путем изменения определения «перевозки грузов», которое дается в статье 1 e и, в частности, гласит:

«Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки».

18. По причине такого изменения Рабочая группа, возможно, придет к заключению, что существующая формулировка «поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем» (курсив наш) является широкой по значению,

²⁰ В ответах Австрии и Чехословакии предлагается, чтобы лицо, подписавшее коносамент, которое не указывает грузовладельцу, что оно действует в качестве агента судовладельца, несло ответственность в соответствии с условиями коносамента.

²¹ См. «Консоаменты: доклад Секретариата ЮНКТАД», указ. источник, пункт 186.

чтобы действовать в отношении ситуации, когда грузы находятся в ведении перевозчика до их погрузки и после разгрузки. Следовательно, изменение определения «договора перевозки» в статье 1 *b*, по-видимому, не является необходимым.

19. С другой стороны, Рабочая группа, возможно, пожелает привести в соответствие формулировку статьи 1 *b* с формулировкой статьи 1 *e*. Одной из форм приведения в соответствие статей было бы исправление статьи 1 *b* с целью исключения из нее слова «морем» и добавления слов «как это определено в настоящей Конвенции», с тем чтобы статья 1 *b* гласила:

(слова, которые подлежат исключению, даны в квадратных скобках; слова, которые должны быть добавлены, даны курсивом).

«Договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, постольку, поскольку такой документ относится к перевозке грузов [морем], как это определено в настоящей Конвенции...».

20. Второй путь — это исправление переработанной статьи 1 *e* с целью использования определения «перевозка грузов морем», вместо простого определения «перевозка грузов»²².

D. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ФОРМУЛИРОВКИ «СУДНО»

21. Статья 1 *d* Брюссельской конвенции гласит:

«Судно» означает любой вид судна, используемого для перевозки грузов морем».

В докладе Секретариата ЮНКТАД о коносаментах²³ было отмечено, что это определение не действует в отношении барж, лихтеров и аналогичных судов, используемых для перевозки грузов с грузоперевозящих судов на берег во время погрузочных и разгрузочных операций. В этом докладе делаются следующие заключения:

«Вероятно, целесообразно, чтобы правила распространялись на операции, связанные с лихтерами, если перевозчик владеет баржами или лихтерами или использует их в качестве одной из частей своего договора о перевозке. Если это так, то определение понятия «судно» следует расширить путем включения таких видов судов».

²² В ответах Норвегии и Швеции была предложена дополнительная поправка к статье 1 *b*, согласно которой положения Конвенции должны по-прежнему действовать, несмотря на отсутствие, неправильность составления или утрату документа о перевозке. В ответе Федеративной Республики Германии говорится, что, по-видимому, нет необходимости распространять действие Гаагских правил на договоры перевозки, по которым не был составлен коносамент, поскольку коносамента составляются на каждую перевозку грузов морем.

²³ Указ. источник, пункт 189.

22. Это предложение относится не только к типу судов, в отношении которых действует Брюссельская конвенция, а также к вопросу о том, действует ли данная Конвенция во время выполнения погрузочных и разгрузочных операций. Данный вопрос во всей полноте обсуждался на третьей сессии Рабочей группы²⁴, которая одобрила следующее исправление к статье 1 *e*, имеющее целью уточнить период применения Конвенции:

«[Измененная редакция статьи 1 *e* «Перевозка грузов»]

i) «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.

ii) Для целей пункта *i* считается, что груз находится в ведении перевозчика с момента принятия груза перевозчиком до момента сдачи им груза:

a) путем его передачи получателю; или

b) в случаях, когда получатель не получает груза, путем предоставления его в распоряжение получателя в соответствии с договором либо законом или обычаем, применяемыми в порту разгрузки; или

c) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым в силу закона или предписаний, применяемых в порту разгрузки, должен быть передан груз.

iii) В положениях пунктов *i* и *ii* ссылка на перевозчика или получателя, служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций соответственно перевозчика или получателя²⁵».

23. Рабочая группа, возможно, сделает вывод о том, что данная измененная редакция, распространяющая действие Конвенции на «период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика», устранил любые неясности в отношении того, распространяется ли действие Конвенции на связанные с использованием барж или лихтеров операции, осуществляемые перевозчиком в соответствии с его договором перевозки. Следовательно, в статье 1 *o*, возможно, не требуется изменять определение понятия «судно».

²⁴ См. Доклад Рабочей группы, третья сессия, 31 января — 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63), пункты 11—21, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV. См. также «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты», A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение. Вопрос о том, применяется ли Конвенция во время выполнения погрузочных и разгрузочных операций, обсуждался в связи с более широкой проблемой периода ответственности морского перевозчика, определяемого Брюссельской конвенцией.

²⁵ Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, Доклад Рабочей группы о ее третьей сессии, 31 января — 11 февраля 1972 года, указ. источник, пункт 14.

ЧАСТЬ ШЕСТАЯ: ИЗЪЯТИЕ НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ ПУНКТОВ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ

А. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

1. Как следствие программы работы, разработанной на четвертой сессии ЮНСИТРАЛ¹, в этой части доклада рассматривается вопрос об «изъятии не имеющих юридической силы пунктов из коносаментов».

2. Главное назначение Брюссельской конвенции — это изложить основные требования, от которых морской перевозчик не может уклониться при выполнении договора перевозки². Эта цель достигнута статьей 3 (8), которая гласит следующее:

«Любые оговорка, статья или положение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери и повреждения, нанесенные грузу или в связи с грузом, возникающие в результате небрежности, ошибки или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в данной статье, или уменьшающие такую ответственность каким-либо иным образом, чем это предусмотрено в данной Конвенции, недействительны и не имеют никакой юридической силы. Оговорка, предоставляющая перевозчику выгоды от страхования, или какая-либо аналогичная оговорка рассматриваются в качестве оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности».

3. Однако простое введение международного законодательства, которое делает недействительными пункты коносаментов, само по себе при отсутствии санкций или других эффективных мер по контролю не сможет лишить возможности перевозчика включать такие пункты, и, по-видимому, коносаменты часто содержат положения,

¹ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17 (A/8417)*, пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, А.

² Статьи, запрещающие «не имеющие силы» пункты, также содержатся в некоторых других международных конвенциях о перевозках:

В статье 32 Варшавской (воздушной) конвенции, в частности, предусматривается:

«Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности...».

Статьей 41 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки (КДПГ) предусматривается:

«1. С оговоркой относительно положений статьи 40 признается не имеющим силы всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от постановлений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий».

2. В частности, недействительным является всякое условие, в силу которого транспортеру переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелagается бремя доказательства».

которые определенно не имеют юридической силы, и другие пункты, юридическая действительность которых в рамках данной Конвенции является сомнительной³.

4. Включение не имеющих юридической силы положений в коносаменты создает чувство неопределенности у владельцев груза, когда дело касается их прав и ответственности. Исключение этих оговорок «облегчило бы торговлю, так как их сохранение [в коносаментах] имеет следующие тягостные последствия: эти оговорки а) вводят в заблуждение грузовладельцев, в результате чего они вынуждены отказываться от предъявления обоснованных претензий; б) являются также предлогом для затягивания споров и переговоров в отношении претензий, которые в противном случае можно было бы быстро решить; в) поощряют бесцельные судебные процессы»⁴.

5. Большинство ответов правительств на анкету подтверждает, что права грузоотправителя нарушаются в результате применения перевозчиком не имеющих юридической силы оговорок и что необходимо предпринять меры с тем, чтобы воспрепятствовать или не допустить, чтобы перевозчик продолжал такую практику. Хотя, однако, некоторые авторы ответов признают существование такой проблемы, они выражают сомнение относительно реальности применения более эффективной меры, чем та, которая предусмотрена в статье 3 (8)⁵. Одно правительство высказало предположение, что в статье 3 (8) дается «слишком ограниченное толкование», поскольку оно касается «только лишь правил ответственности»⁶. Правительства двух стран высказали предположение, что проблема недействительности оговорок могла быть лучшим образом рассмотрена через посредство «действий, предпринятых отдельными лицами или организациями, представляющими различные транспортные фирмы»⁷.

6. Поскольку были получены такие ответы и поскольку существуют трудности, которые неизменно вытекают из этой проблемы, возможно, было бы правильным, чтобы Рабочая группа рассмотрела на данном этапе общее направление

³ Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of 1924* (2d ed. 1960) page 41.

⁴ «Консоаменты», доклад Секретариата ЮНКТАД, TD/V/C.4/ISL/6/Rev.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), пункт 295.

⁵ См., например, ответы правительства Австралии. В ответе правительства Турции говорится, что существующая в настоящее время ситуация в отношении не имеющих юридической силы оговорок является удовлетворительной.

⁶ См. ответ Швеции, которая указала на то, что конвенция «должна включать в себя общее положение о недействительности оговорок в коносаменте, которые прямо или косвенно умаляют значение положений Конвенции».

⁷ См., например, ответ Швеции. Аналогичным образом правительство Норвегии придерживается мнения о том, что «затронутые проблемы должны быть подвергнуты серьезному изучению различными организациями, занимающимися разработкой стандартов транспортных документов, касающихся перевозки грузов морем».

ние политики, которое должно определять дальнейшую работу в отношении «недействительных оговорок».

В. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПОДХОДЫ

7. По-видимому, можно было бы рассмотреть несколько — не обязательно исключительных — способов решения проблемы:

а) сделать обязательные требования Конвенции по возможности ясными и исчерпывающими;

б) конкретно указать в самом тексте Конвенции, что определенные типы оговорок не имеют юридической силы;

с) ввести санкции с целью наказания за применение не имеющих силы оговорок;

д) потребовать включения в коносаменты, в отношении которых действует данная Конвенция, пункта, указывающего на незаконность в рамках данной Конвенции любого соглашения, которое несовместимо с обязательными правилами Конвенции.

8. Рассмотрение вопроса согласно вышеизложенному пункту а, который делает обязательные требования Конвенции наиболее ясными и исчерпывающими, может принести пользу в результате снижения до минимума влияния не имеющих юридической силы оговорок. Если в коносаментах содержится оговорка, которая, согласно Конвенции, определено не имеет юридической силы, этой оговоркой не легко будет злоупотреблять, для того чтобы вынудить владельца груза отказаться от законной претензии или пойти на компромисс — по крайней мере, если грузовладельцу известны его юридические права, определяемые Конвенцией (точки зрения на эту последнюю проблему будут рассмотрены в пункте 13, ниже). Устранение двусмысленных положений, содержащихся в Брюссельской конвенции 1924 года и в Протоколе 1968 года — это цель, о которой конкретно говорится в резолюциях ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ, и к одной из этих резолюций Рабочая группа обращалась сама. Успех этой работы, таким образом, непосредственно связан с проблемой «не имеющих силы оговорок».

9. Как было отмечено в пункте 7 б, возможным подходом является конкретное указание в тексте Конвенции, что определенные оговорки не имеют юридической силы⁸. Такой подход применяется в одном отношении в настоящей Конвенции, а именно: путем конкретного упоминания содержащихся в статье 3 (8) положений о «выгодах от страхования». (См. пункт 2, выше). Более широкое применение такого подхода может оказаться полезным, когда необходимо отметить наиболее вопиющее нарушение положений Конвенции, поскольку они бесспорно лишены юридической силы; постановления, вытекающие из пе-

речисления не имеющих юридической силы положений, могут также помочь сделать ясными и исчерпывающими принципы данной Конвенции.

10. Рабочая группа, возможно, также пожелает рассмотреть определенные проблемы, которые неотъемлемо связаны с устранением конкретных положений, как «не имеющих юридической силы». Одной основной проблемой является то, что многие положения «не имеют юридической силы», когда они применяются в отношении какой-либо фактически существующей ситуации, однако они «имеют юридическую силу», когда применяются в отношении других ситуаций⁹. Определить условия, при которых оговорка не имеет юридической силы, можно лишь путем провозглашения самостоятельного правила — это функция, которая занимает центральное место в стоящей перед Рабочей группой первоочередной задачей по изменению и уточнению обязательных правил Конвенции¹⁰. Кроме того, если определенные оговорки при их настоящем применении должны рассматриваться как не имеющие юридической силы, то существует возможность того, что юристы — составители документа могут разработать различные формулировки, направленные на достижение аналогичных целей, и отстаивать новые оговорки на том основании, что они не фигурируют среди оговорок, конкретным образом предусмотренных Конвенцией¹¹.

11. В третьем подходе, которым предусматривается введение санкций с целью наказания за применение не имеющих юридической силы оговорок, поднимается вопрос о том, должна ли мера наказания применяться в тех случаях, i) когда находят применение конкретно аннулированные оговорки или ii) когда находит применение любая оговорка, которая не совместима с

⁹ Один пример приводится в докладе Секретариата ЮНКТАД, «Консолидация» в пункте 296 и сноске 3. В этом пункте отмечается, что оговорка относительно того, что фрахт оплачивается «за судно и/или груз независимо от целостности груза», не имеет юридической силы в тех случаях, когда перевозчик несет юридическую ответственность за утерю груза, однако она имеет юридическую силу, когда перевозчик несет юридическую ответственность.

¹⁰ Можно было бы предположить, что ссылка на положения о «выгодах от страхования» в статье 3 (8) показывает, что вообще целесообразно определить конкретные оговорки, как не имеющие юридической силы. С другой стороны, такое положение может оказаться нетипичным. Во-первых, вопрос о «выгодах от страхования», возможно, является более ясным, чем большинство других. Во-вторых, самостоятельное правило о том, что грузоотправитель имеет право сохранить доходы от страхования, возможно, не будет акцептировано на основе договорного положения в его обратном смысле в рамках настоящей формулировки статьи 3 (8) Конвенции 1924 года, поскольку такой договор, по-видимому, нельзя рассматривать в качестве «оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности». По существу это является проблемой редакции и сферой действия статьи 3 (8), которой можно было бы уделить внимание во время общего пересмотра или изменения Конвенции.

¹¹ Ответы правительств Федеративной Республики Германии и СССР показали, что попытка определить не имеющие юридической силы оговорки не имеет практического значения. В других различных ответах выражается общее сомнение относительно целесообразности принятия специальных мер, направленных на устранение не имеющих юридической силы оговорок.

⁸ См. сделанное с этой целью предложение в работе prof. E. R. H. Harde-Ivamy, *Current Legal Problems*, London, 1960, pp. 216—217, цитируется в докладе Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, пункт 298.

каким-либо положением Конвенции. С первым подходом связаны трудности определения конкретных оговорок, о чем говорилось в предыдущих пунктах. Во втором подходе — введение санкций при применении любой оговорки договора, которая может оказаться несовместимой с каким-либо правилом Конвенции, — должна предусматриваться возможность того, что последствия, вытекающие из правил этой Конвенции при некоторых случаях применения этих правил, определенно не будут достаточно ясны. Таким образом, такое общее правило могло бы привести к применению санкций в случаях, когда неожиданно возникает противоречивое толкование Конвенции, и в некоторых случаях могло бы задерживать разработку на основе договоров решений проблем в случаях, когда подвергается сомнению истинное значение Конвенции.

12. Можно вообразить, что эти проблемы могут быть сведены к минимуму путем применения санкций только тогда, когда соглашение «ясно» или «прямо» действует в нарушение Конвенции; однако проведение такой проверки может оказаться трудным делом. В качестве альтернативы проблемы, связанные с санкциями в отношении каких-либо «не имеющих юридической силы» оговорок, могли бы быть сведены до минимума, если применяемые санкции были бы относительно незначительными. Можно было бы рассмотреть положение, сформулированное по образцу статьи 7 (3) Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), согласно которой «транспортер отвечает за все расходы и за все убытки», которые могут быть причинены в результате включения не имеющей юридической силы (или «определенно» не имеющей юридической силы) оговорки в договор перевозки¹².

13. Подход, упомянутый в пункте 7 *d*, выше, соответствует точке зрения о том, что не имеющими юридической силы оговорками можно особенно злоупотреблять, когда грузовладельцу не известны положения Конвенции, лишаящие юри-

¹² Привлекательной особенностью правила, основанного на КДПГ, является то, что причинная связь между не имеющей юридической силы оговоркой и связанным с этим убытком опровергает тот довод, что санкции не будут иметь юридической силы в некоторых предположительных или маловероятных ситуациях. В положении о прекращении действия срока исковой давности, предусмотренном статьей 9 Варшавской конвенции, отсутствует эта причинная связь, и санкция может оказаться неоправданно жесткой в ситуациях, когда юридическая действительность оговорки договора может вызывать сомнения.

дической силы такие оговорки. По-видимому, возможно положение, при котором некоторые грузовладельцы — особенно грузовладельцы, которые не являются участниками большого делового предприятия, — могут чувствовать себя связанными положением договора перевозки, который определенно станет препятствием на пути их претензии. Для того чтобы довести до сведения таких лиц их права, можно было бы рассмотреть положение о том, что в договорах перевозки, в отношении которых действует данная Конвенция, должно быть заявлено о том, что любое положение договора, несовместимое с данной Конвенцией, не может приобрести юридической силы¹³.

14. Такое «требование» не будет иметь смысла, если в отношении невключения в договор перевозки требуемого положения будет действовать правовая санкция. По-видимому, трудно будет найти оправдание факту невключения такой обязательной формулировки в договор перевозки. Следовательно, вероятно, было бы уместно следовать статье 9 Варшавской (воздушной) конвенции 1929 года, в которой говорится, что, если в воздушно-перевозочном документе не содержатся указания, определяемые в статье 8 (включая «указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией»), «перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую».

15. Требование о том, чтобы договор перевозки ставил в известность грузовладельца относительно защиты, которую обеспечивает Конвенция (пункт 13, выше), возможно, окажется лишь умеренной помощью в сведении к минимуму злоупотреблений не имеющими юридической силы оговорками. Однако, если Рабочая группа придет к заключению о том, что альтернативные меры практически нецелесообразны, это устранение проблемы минимальными средствами, возможно, будет заслуживать внимания.

¹³ Таким необходимым заявлением, вероятно, должна подчеркиваться возможность отсутствия юридической силы у положений договора в более конкретной форме, в отличие от того, как это имеет место в статье 6 (1) (k) Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), которая требует, чтобы в транспортной накладной содержалось «указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки с соблюдением порядка, установленного настоящей Конвенцией».