

В. Пределы ответственности и расчетные единицы в международных транспортных конвенциях: доклад Генерального секретаря (A/CN.9/320) [Подлинный текст на английском языке]

ВВЕДЕНИЕ

1. В ходе рассмотрения Комиссией проекта конвенции об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле на ее двадцать первой сессии (1988 год) было отмечено, что Генеральная Ассамблея может принять решение о созыве дипломатической конференции для заключения этой конвенции. Было высказано предположение, что эта дипломатическая конференция может предоставить хорошую возможность для рассмотрения вопроса о возможности пересмотра пределов ответственности и положений, касающихся расчетных единиц в Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбург), и Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Обсудив это предложение и отметив, что возможность пересмотра этих конвенций может побудить государства, которые собираются стать сторонами этих конвенций, отложить свое решение, Комиссия согласилась, что нет никакой необходимости принимать решение по этому вопросу и что его можно будет принять позднее. Тем не менее, было высказано мнение, что подробная информация о пределах ответственности и расчетных единицах, используемых в различных транспортных конвенциях, когда бы быть полезна для Комиссии. Поэтому секретариату было предложено подготовить к двадцать второй сессии аналитическую подборку таких положений 1/.

2. В настоящем докладе содержится аналитическая подборка, испрошенная Комиссией. Учитывая характер запроса Комиссии, данная подборка включает только те международные конвенции и протоколы к ним, которые относятся к транспортировке грузов, или, если какая-либо конвенция или протокол охватывают транспортировку грузов, а также пассажиров или багажа, то только тех положений, которые касаются транспортировки грузов. Конвенции и протоколы представлены в хронологическом порядке в соответствии с видом перевозки.

3. В большинстве конвенций, включенных в подборку, были внесены поправки в соответствии с протоколами, в которых за базисную расчетную единицу исчисления пределов ответственности за утрату или повреждение грузов принято специальное право заимствования (СПЗ) Международного валютного фонда (МВФ). До внесения этих поправок пределы ответственности в этих конвенциях выражались в золотых франках с использованием либо франка Пуанкаре, содержащего 65,5 мг золота 900 пробы, либо "первоначального" франка, содержащего 10/31 грамм золота 900 пробы. Соотношение этих единиц между собой составляет приблизительно 5 франков Пуанкаре за один "первоначальный" франк.

4. Вслед за подборкой помещено краткое сопоставление пределов ответственности за утрату или повреждение груза, выраженных в СПЗ в соответствии с положениями конвенций и протоколов, в которых СПЗ были приняты. Эти конвенции и протоколы отражают высказывавшиеся в последнее время мнения международного сообщества в отношении размера этих пределов в соответствии с положениями различных конвенций. В этом сопоставлении показана количественная взаимосвязь между пределами ответственности в соответствии с каждой конвенцией и протоколом. Кроме того, поскольку эти конвенции и протоколы содержат различные положения для содействия единообразию в переводе этих пределов в национальные валюты, в этом сопоставлении приводятся точные данные об относительных значениях этих пределов, выраженных в национальных валютах.

5. Пределы ответственности, выраженные в золотых франках, не были включены в настоящее краткое сопоставление по следующим причинам. Во-первых, сопоставление пределов, выраженных в СПЗ, показывает также количественную взаимосвязь между пределами, выраженными в золотых франках. Это связано с тем, что количество СПЗ во всех конвенциях и протоколах устанавливалось путем пересчета пределов, выраженных в золотых франках, по курсу, составляющему приблизительно 15 франков Пуанкаре за одно СПЗ, или, в случае необходимости, 3 "первоначальных" франка за одно СПЗ. Во-вторых, сравнение пределов, выраженных в золотых франках, не дает четких данных об относительных размерах этих пределов в национальных валютах. Это связано с тем, что в отсутствие какой-либо официальной цены золота государства различным образом пересчитали пределы, выраженные в золотых франках, в свои национальные валюты. Например, этот пересчет осуществлялся по-разному: на основе свободной рыночной цены на золото, на основе последней официальной цены на золото в данной стране или путем пересчета сумм в золотых франках в СПЗ на основе последнего золотого содержания СПЗ с последующим пересчетом полученных сумм СПЗ в национальную валюту по действовавшему на этот день курсу СПЗ по отношению к данной валюте. Кроме того, некоторые страны, которые присоединяются к какой-либо конвенции или протоколу, в котором эти пределы выражаются в золотых франках, устанавливают в своем законодательстве, вводящем в силу данную конвенцию или протокол, пределы, выраженные конкретными суммами в национальной валюте.

6. Комиссия, возможно, пожелает получить информацию о последних тенденциях, касающихся предмета настоящего доклада. Протокол, содержащий поправки к Афинской конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа, 1974 год, подготовлен Правовым комитетом Международной морской организации. В соответствии с этим протоколом франк Пуанкаре заменяется СПЗ в качестве расчетной единицы для установления пределов ответственности по этой Конвенции. Правовой комитет согласился, что решение о размерах пределов, которые должны быть включены в протокол, должно быть принято дипломатической конференцией, на которой этот протокол будет утвержден. Этот протокол может также ввести ускоренную процедуру для пересмотра пределов ответственности по примеру процедуры, изложенной в Протоколе 1984 года, содержащем поправки к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, 1969 год. (Доклад Правового комитета о работе его шестидесятой сессии (10-14 октября 1988 года), документ ИМО LEG 60/12, пункты 77-106. Текст этого проекта протокола, появившегося в результате работы Первого комитета на его шестидесятой сессии, приводится в приложении I к настоящему докладу). Комитет рекомендовал представить этот проект протокола на рассмотрение дипломатической конференции, которая должна состояться в начале 1990 года (там же, пункт 136).

I. МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА 2/

A. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 1924 год) ("Гаагские правила")

В отношении утраты или повреждения груза:

В соответствии со статьей 4(5) предел составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки или эквивалент этой суммы в других валютах, если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки и они не были указаны в коносаменте. Другой предел может устанавливаться по соглашению между перевозчиком, служащим или агентом перевозчика и грузоотправителем при том условии, что этот предел не меньше предела, который предусмотрен в Конвенции. В статье 9 предусматривается, что денежное исчисление в фунтах стерлингов производится по золотому содержанию.

B. Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (1968 год) ("Висбийский протокол")

В отношении утраты или повреждения груза:

В статье 4(5) предусматривается, что если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки и они не были указаны в коносаменте, пределы составляют 10 000 франков Пуанкаре за место или единицу отгрузки или 30 франков Пуанкаре за один килограмм веса брутто груза в зависимости от того, какая сумма выше. Другие пределы могут устанавливаться по соглашению между перевозчиком, служащим или агентом перевозчика и грузоотправителем при условии, что эти пределы не меньше пределов, которые предусмотрены в Конвенции.

C. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбург) ("Гамбургские правила") (еще не вступила в силу)

В отношении утраты или повреждения груза:

В статье 6(1)(а) устанавливаются пределы в размере 835 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

В соответствии со статьей 26 расчетной единицей является специальное право заимствования (СПЗ), как оно определено Международным валютным фондом (МВФ). Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять вместо пределов, выраженных в СПЗ, пределы в следующих размерах: 12 500 франков Пуанкаре за место или другую единицу отгрузки или 37,5 франка Пуанкаре за один килограмм веса брутто груза.

Для достижения единообразия в пересчете пределов в национальной валюте в статью 26 Конвенции включены следующие положения. Суммы, выраженные в СПЗ, должны пересчитываться в соответствии со стоимостью данной валюты на дату судебного решения или дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах СПЗ национальной валюты какого-либо государства - члена МВФ исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемой МВФ на соответствующую дату. Для государств, не являющихся членами МВФ,

законодательство которых не позволяет использовать СПЗ и для которых пределы ответственности устанавливаются только во франках Пуанкаре, пересчет этих пределов в национальной валюте должен осуществляться в соответствии с законодательством данного государства. Последующие исчисления и пересчеты государствами, не являющимися членами МВФ, должны осуществляться таким образом, чтобы в национальной валюте как можно точнее была выражена реальная стоимость пределов, выраженных в СПЗ.

В отношении задержки в доставке:

В соответствии со статьей 6(1) предел ответственности ограничивается суммой в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный груз, но не превышающей размера фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки. Совокупная ответственность перевозчика за утрату, повреждение и задержку не должны превышать ограничения за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

Другие положения:

По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в Конвенции (статья 6(4)).

- D. Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, от 25 августа 1924 года, с поправками, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 года (1979 год)

В отношении утраты или повреждения груза:

В статье 4(5) предусматривается, что если сведения о характере и стоимости груза не заявлены грузоотправителем до отгрузки и не включены в коносамент, то пределы составляют 666,67 расчетной единицы за место или единицу отгрузки или две расчетные единицы за один килограмм веса брутто в зависимости от того, какая сумма выше. Другие пределы могут устанавливаться по соглашению между перевозчиком, служащим или агентом перевозчика и грузоотправителем при условии, что эти пределы не меньше тех, которые предусматриваются в конвенции.

Расчетной единицей является СПЗ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять следующие пределы вместо пределов, выраженных в СПЗ: 10 000 франков Пуанкаре за место или единицу отгрузки или 30 франков Пуанкаре за один килограмм веса брутто. Предусмотрены положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, в целях достижения единообразия при пересчете пределов в национальные валюты.

II. ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА

- A. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 год)
("Варшавская конвенция")

Как предусматривается в статье 22, предел ответственности составляет 250 франков Пуанкаре за один килограмм, если только грузоотправитель в момент передачи груза перевозчику не сделал специальное заявление о стоимости в момент поставки и не уплатил дополнительную сумму, если это необходимо. В этом случае пределом является эта заявленная сумма, если только перевозчик не докажет, что эта сумма выше фактической стоимости для грузоотправителя в момент отправки.

Предел ответственности за предметы, которые пассажир везет с собой, составляет 5 000 франков Пуанкаре на одного пассажира.

- B. Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции, подписанный в Гааге 28 сентября 1955 года
("Гаагский протокол")

В основном аналогичен Варшавской конвенции (выше) (статья 22).

- C. Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными Гаагским протоколом, подписанным в Гватемале 8 марта 1971 года
("Гватемальский протокол") (еще не вступил в силу)

В основном аналогичен Варшавской конвенции за исключением того, что:

1. отменяется отдельный предел ответственности в отношении предметов, которые пассажир берет с собой;

2. четко указывается, что издержки в связи с иском, предъявленным заявителем, включая гонорар адвоката, не учитываются при применении этих пределов (статья 22(3)(с)).

D. Дополнительные протоколы, подписанные в Монреале
25 сентября 1975 года:

Протокол № 1, содержащий поправки к Варшавской конвенции
Протокол № 2, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками,
внесенными Гаагским протоколом
Протокол № 3, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками,
внесенными протоколами, подписанными в Гааге и Гватемале
Протокол № 4, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками,
внесенными Протоколом, подписанным в Гааге
(ни один из этих протоколов еще не вступил в силу)

Вместо предела ответственности в 250 франков Пуанкаре за один килограмм, установленного в Варшавской конвенции, и в протоколах, подписанных в Гааге и Гватемале, все четыре протокола, подписанные в Монреале, устанавливают предел в 17 СПЗ за один килограмм. Вместо предела 5 000 франков Пуанкаре на одного пассажира в соответствии с Варшавской конвенцией и Протоколом, подписанным в Гааге, Протоколами № 1 и 2, подписанными в Монреале, установлен предел в 332 СПЗ на одного пассажира.

Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять вместо пределов ответственности, выраженных в СПЗ, следующие пределы: 250 франков Пуанкаре за один килограмм; для предметов, ответственность за которые несет сам пассажир, 5 000 франков Пуанкаре на одного пассажира (предел на одного пассажира устанавливается только в Протоколах 1 и 2, подписанных в Монреале).

Предусмотрены положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в пересчете пределов ответственности в национальные валюты за исключением того, что эти протоколы не содержат требования о том, что государства, которые не являются членами МВФ, пересчитывают пределы в свои национальные валюты таким образом, чтобы как можно точнее отразить такие же фактические стоимости, как и пределы, выраженные в СПЗ.

III. ДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

A. Конвенция о договоре международной дорожной
перевозки грузов (КДПГ) (1957 год)

В отношении полной или частичной утраты груза:

В соответствии со статьей 23 предел ответственности составляет 25 "первоначальных" франков за один килограмм веса брутто. Кроме того, подлежат возмещению расходы на перевозку, таможенные пошлины и другие расходы в связи с перевозкой грузов.

В отношении повреждения груза:

В статье 25(2) предусматривается, что в случае повреждения всей партии груза предел ответственности равен сумме, которая подлежит уплате в случае полной утраты. Если повреждена только часть партии, то предел составляет сумму, которая подлежит уплате в случае утраты этой части.

В отношении задержки: Предел равен расходам по перевозке (статья 23(5)).

Другие положения:

При полной или частичной утрате груза суммы, превышающие предел, установленный в данной Конвенции, могут быть истребованы, если отправитель включил в грузовую накладную заявление о стоимости груза при уплате какой-либо согласованной дополнительной суммы (статьи 23(6), 24). В случае утраты, повреждения или задержки суммы, превышающие пределы, установленные в этой Конвенции, могут быть истребованы, если отправитель при уплате какой-либо согласованной дополнительной суммы заявил об особой заинтересованности в доставке и включил ее стоимость в грузовую накладную (статьи 23(6), 26).

В. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (1978 год)

В статье 23 предел ответственности в 25 "первоначальных" франков за один килограмм при полной или частичной утрате груза заменен 8,33 расчетной единицы за один килограмм. Расчетной единицей является СПЗ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять предел в 25 "первоначальных" франков за один килограмм. Предусматриваются положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в переводе этих пределов в национальные валюты.

IV. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

А. Соглашение, касающееся международного грузового сообщения по железным дорогам (СМГС) (1966 год)

В отношении полной или частичной утраты груза:

Предел ответственности, установленный в статье 24, является ценой груза или его объявленной стоимостью. В случае полной или частичной утраты бытовой мебели без объявленной стоимости, предел составляет 2,70 рубля за один килограмм.

В отношении повреждения груза:

При повреждении всей партии предел ответственности составляет сумму, которая подлежит уплате в случае полной утраты. При повреждении какой-либо части партии предел составляет сумму, которая подлежит уплате в случае утраты поврежденного груза (статья 25).

В отношении задержки:

В статье 26 устанавливается сумма компенсации в соответствии со шкалой долей в процентах от стоимости транспортировки в размере от 6 процентов за задержку до 1/10 необходимого для доставки времени до 30 процентов за задержку, превышающую 4/10 необходимого для доставки времени. Полная компенсация за утрату, повреждение и задержку не должна превышать сумму, выплачиваемую в случае полной утраты груза.

В. Добавление В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года

В отношении полной или частичной утраты груза:

В соответствии со статьей 40 предел ответственности составляет 17 расчетных единиц за один килограмм массы брутто. Кроме того, подлежат возмещению расходы на перевозку, таможенные пошлины и другие суммы, выплаченные в связи с данной перевозкой.

В статье 7 предусматривается, что расчетной единицей является СПЗ. Для государств, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, расчетная единица равна 3 "первоначальным" франкам. Предусматриваются положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия при переводе этих пределов ответственности в национальные валюты, за исключением положения, касающегося времени, в которое такой перевод должен осуществляться.

В отношении повреждения груза:

В соответствии со статьей 42, если вся партия имеет стоимость утраты, то компенсация не должна превышать сумму, которая подлежит уплате в случае полной утраты; если стоимость утраты имеет только часть данной партии, то компенсация не должна превышать сумму, которая подлежит уплате в случае утраты этой части. Кроме того, подлежат пропорциональному возмещению расходы по перевозке, таможенные пошлины и другие суммы, уплаченные в связи с данной перевозкой.

В отношении задержки:

Предел ответственности, установленный в статье 43, в три раза превышает расходы на перевозку. В случае полной утраты груза, компенсация за задержку в дополнение к компенсации за полную утрату не выплачивается. В случае частичной утраты груза, компенсация ограничивается трехкратным размером по отношению к расходам на перевозку в

отношении этой части неутраченной партии. В случае повреждения груза, не связанного с задержкой, компенсация за задержку подлежит уплате в дополнение к компенсации за ущерб. Полная компенсация за утрату, повреждение и задержку не должна превышать суммы, подлежащей уплате за полную утрату. В международных тарифах или в специальных соглашениях могут устанавливаться другие формы компенсации за задержку, если период транзита был установлен на основе транспортных планов.

Другие положения:

В соответствии со статьей 45, если железная дорога соглашается с особыми условиями перевозки, предусматривающими сниженные расходы на перевозку, она может ограничить сумму компенсации за утрату, повреждение или задержку при том условии, что такой предел был указан в тарифе.

В соответствии со статьей 46 в случае заявления о заинтересованности в доставке может требоваться дополнительная компенсация, превышающая пределы, установленные в конвенции, до уровня заявленной суммы.

V. СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (1980 год)
(еще не вступила в силу)

В отношении утраты или повреждения груза:

В соответствии со статьей 18 пределы составляют 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки и 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Однако, если в соответствии с договором международной смешанной перевозкой не предусматривается перевозка грузов морским или внутренними водными путями, то предел ответственности оператора смешанной перевозки ограничивается 8,33 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

В статье 31 предусматривается, что расчетной единицей является СПЗ. Государства, которые не являются членами МВФ и законодательство которых не позволяет использовать СПЗ, могут применять вместо пределов ответственности, выраженных в СПЗ, следующие пределы:

13 750 франков Пуанкаре вместо 920 расчетных единиц

41,25 франка Пуанкаре вместо 2,75 расчетной единицы

124 франка Пуанкаре вместо 8,33 расчетной единицы.

В статье 31 содержатся положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в пересчете этих пределов ответственности в национальные валюты.

В отношении задержки доставки

В статье 18 предусматривается, что предел в 2,5 раза превышает фрахт, подлежащий уплате за задержанные грузы, но не свыше общего фрахта, подлежащего уплате в соответствии с договором смешанной перевозки. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки за утрату, повреждение и задержку не должна превышать предела за полную утрату груза.

Другие положения:

По договоренности между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем пределы ответственности за утрату, повреждение или задержку, превышающие пределы, установленные в Конвенции, могут определяться в документе смешанной перевозки (статья 18(6)).

VI. КРАТКОЕ СОПОСТАВЛЕНИЕ ПРЕДЕЛОВ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЗА УТРАТУ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА,
ВЫРАЖЕННЫХ В СПЗ

<u>Конвенция или протокол</u>	<u>За одно место или единицу отгрузки</u>	<u>За один килограмм</u>
Морская перевозка		
Гамбургские правила (1978 год)	835	2,5
Протокол, содержащий поправки к Гаагским правилам/Висбийскому протоколу (1979 год)	666,67	2,0
Воздушная перевозка		
Монреальские протоколы (1975 год)	не применяется	17
Дорожная перевозка		
Протокол, содержащий поправки к Конвенции КДПГ (1978 год)	не применяется	8,33
Железнодорожная перевозка		
КОТИФ (1980 год)	не применяется	17
Смешанная перевозка		
Конвенция о смешанных перевозках (1980 год)		
если транспортировка включает перевозку морским или внутренними водными путями	920	2,75
если транспортировка не включает перевозку морским или внутренними водными путями	не применяется	8,33

Примечания

1/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее двадцать первой сессии, Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сорок третья сессия, Дополнение № 17 (A/43/17), пункты 30 и 31.

2/ Следует отметить, что помимо пределов, которые установлены в конвенциях и протоколах, включенных в настоящий раздел, судовладелец может сослаться на общий предел ответственности в отношении предъявленных в связи с этим исков, например, в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям, 1976 год. (Возможность пересмотра этой Конвенции включена в программу работы Первого комитета Международной морской организации (ИМО) на двухгодичный период 1990-1991 годов (Доклад Первого комитета о работе его шестидесятой сессии, документ ИМО LEG 60/12, пункты 146 и 157 (b)).