



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General

2 May 2001

Russian

Original: English

## Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Тридцать четвертая сессия

Вена, 25 июня – 13 июля 2001 года

Пункт 10 предварительной повестки дня\*

Возможная будущая работа в области транспортного права

### Возможная будущая работа в области транспортного права

#### Доклад Генерального секретаря

#### Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение . . . . .	1–20	3
II. Возможные рамки работы и вопросы, которые должны быть рассмотрены в будущем документе о морской перевозке грузов . . . . .	21–51	8
A. Определения . . . . .	23	9
B. Сфера применения . . . . .	24–25	9
C. Период ответственности . . . . .	26–27	9
D. Обязанности перевозчика . . . . .	28	10
E. Ответственность перевозчика . . . . .	29–32	10
F. Обязанности грузоотправителя . . . . .	33	11
G. Транспортные документы . . . . .	34–37	12
H. Фрахт . . . . .	38–40	13
I. Доставка грузополучателю . . . . .	41–42	14
J. Право распоряжаться грузом . . . . .	43–46	14

\* A/CN.9/482.

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
К. Переход прав .....	47-48	15
Л. Право предъявлять иск .....	49	16
М. Исковая давность .....	50	16
Н. Юрисдикция и арбитраж .....	51	16
III. Заключение .....	52-55	16

## I. Введение

1. В процессе рассмотрения будущей работы в области электронной торговли после принятия на двадцать девятой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в 1996 году Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронной торговле<sup>1</sup> Комиссия обсудила предложение о включении в свою программу работы обзора существующей практики и законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях установления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижение большей унификации законов<sup>2</sup>.
2. Комиссии было сообщено, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы в отношении таких вопросов, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязательствами между продавцом и покупателем груза, а также правовое положение субъектов, обеспечивающих финансирование одной из сторон договора перевозки. В некоторых государствах имеются положения, относящиеся к этим вопросам, однако тот факт, что эти положения отличаются друг от друга и что во многих государствах они отсутствуют, представляет собой препятствие на пути свободного потока товаров и повышает стоимость сделок. Все более широкое использование электронных средств связи в области перевозки грузов еще более усугубляет последствия этих фрагментарных и различных законов, а также вызывает необходимость разработки единообразных положений по вопросам, конкретно связанным с использованием новых технологий (см. A/CN.9/476, пункт 2).
3. В этой связи было предложено, чтобы Секретариат запросил мнения и соображения по этим сложным моментам не только у правительств, но и, в частности, у соответствующих межправительственных и неправительственных организаций, представляющих различные интересы в области международной морской перевозки грузов. Анализ этих мнений и соображений позволил бы Секретариату представить на одной из будущих сессий доклад, который дал бы Комиссии возможность принять обоснованное решение в отношении желательного направления деятельности (см. A/CN.9/476, пункт 3).
4. В отношении этого предложения был высказан ряд оговорок. Одна из них заключалась в том, что, поскольку охватить предстоит многочисленные и сложные вопросы, это ляжет тяжелым бременем на ограниченные ресурсы Секретариата. Вместо этого первоочередное внимание следует уделить другим темам, которые уже включены или вскоре будут включены в повестку дня Комиссии. Кроме того, было отмечено, что с учетом продолжающегося сосуществования различных договоров, регулирующих вопросы ответственности в области морской перевозки грузов, и медленного процесса присоединения к Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила)<sup>3</sup>, маловероятно, что добавление еще одного договора к уже существующим приведет к большому единообразию законов. Скорее существует определенная опасность того, что диссонанс в законодательстве может углубиться (см. A/CN.9/476, пункт 4).
5. Кроме того, было отмечено, что любая работа, которая будет связана с пересмотром режима ответственности, может воспрепятствовать присоединению

государств к Гамбургским правилам, что было бы нежелательным результатом. Было подчеркнуто, что любое расследование, если таковое будет проводиться, не должно охватывать режим ответственности. Однако в ответ на это было указано, что пересмотр режима ответственности не является главной целью предлагаемой работы; что действительно необходимо – это найти современные решения вопросов, которые не регулируются или неадекватно регулируются договорами (см. A/CN.9/476, пункт 5).

6. С учетом различных высказанных мнений Комиссия в тот момент не включила рассмотрение предложенных вопросов в свою повестку дня. Тем не менее она постановила, что Секретариат должен выполнять функции координационного пункта для сбора информации, соображений и мнений по проблемам, возникающим на практике, и возможным решениям этих проблем. Такой сбор информации должен проводиться на широкой основе и должен охватывать, помимо правительств, международные организации, представляющие коммерческие секторы, участвующие в морской перевозке грузов, такие как Международный морской комитет (ММК), Международная торговая палата (МТП), Международный союз морского страхования (МСМС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная палата судоходства (МПС) и Международная ассоциация портов и гаваней (см. A/CN.9/476, пункт 6).

7. На своей тридцать первой сессии в 1998 году Комиссия заслушала сделанное от имени ММК заявление о том, что он с признательностью принимает приглашение сотрудничать с Секретариатом в изучении мнений секторов, участвующих в международной перевозке грузов, и в подготовке анализа этой информации. Этот анализ позволит Комиссии принять обоснованное решение в отношении желательного направления деятельности<sup>4</sup>. На этой сессии была заявлена энергичная поддержка работы по сбору информации, проводимой ММК и секретариатом Комиссии. Комиссия выразила свою признательность ММК за его готовность приступить к осуществлению этого важного проекта, имеющего далеко идущие последствия, аналогичных которому на международном уровне не проводилось или почти не проводилось<sup>5</sup>.

8. На тридцать второй сессии Комиссии в 1999 году от имени ММК было сообщено, что одной рабочей группе ММК было поручено подготовить исследование по широкому кругу вопросов международного транспортного права в целях определения тех областей, в которых соответствующим секторам требуется унификация или согласование. При проведении этого исследования было установлено, что соответствующие секторы чрезвычайно заинтересованы в продолжении осуществления этого проекта и предложили свой технический и юридический опыт для оказания помощи в этой деятельности. На основе этой благоприятной реакции и предварительных выводов рабочей группы можно высказать мнение о том, что дальнейшее согласование в области транспортного права принесет значительную пользу международной торговле. Рабочая группа выявила ряд вопросов, не охваченных действующими инструментами по унификации. Некоторые из этих вопросов регулируются национальными законами, которые не согласованы на международном уровне. Если рассматривать эту проблему в контексте электронной торговли, то такая несогласованность становится еще более значительной. Было сообщено, что рабочая группа выявила многочисленные элементы взаимосвязи между

различными видами договоров, применяемыми в международной торговле и международной перевозке грузов (например, контрактами купли–продажи, контрактами перевозки, страховыми контрактами, аккредитивами, контрактами на экспедирование груза, а также рядом других вспомогательных контрактов). Рабочая группа намерена уточнить характер и функции этих элементов взаимосвязи, а также проводить сбор и анализ норм, регулирующих эти элементы в настоящее время. Эта работа на более позднем этапе будет включать проведение новой оценки принципов ответственности в целях выявления их сопоставимости с более широкой областью норм, касающихся перевозки грузов<sup>6</sup>.

9. На тридцать второй сессии Комиссии было также сообщено о том, что эта рабочая группа направила всем организациям – членам ММК вопросник, охватывающий многочисленные правовые системы. ММК намеревался после получения ответов на вопросник создать международный подкомитет с целью анализа данных и отыскания основы для дальнейшей работы в направлении согласования права в области международной перевозки грузов. Комиссия получила заверения в том, что ММК предоставит свою помощь в подготовке универсально приемлемого инструмента согласования<sup>7</sup>.

10. На своей тридцать второй сессии Комиссия выразила признательность ММК за принятие мер по направленной ею просьбе о сотрудничестве и просила Секретариат продолжить сотрудничество с ММК в работе по сбору и анализу информации. Комиссия выразила надежду на то, что на одной из следующих сессий будет представлен доклад с изложением результатов исследований и предложений относительно будущей работы<sup>8</sup>.

11. На тридцать третьей сессии Комиссии в 2000 году Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря о возможной будущей работе в области транспортного права (A/CN.9/476), в котором был изложен ход работы, проводимой ММК в сотрудничестве с секретариатом Комиссии. Комиссия также заслушала устный доклад, сделанный от имени ММК. В сотрудничестве с секретариатом Комиссии рабочая группа ММК приступила к проведению исследования, основанного на вопроснике, охватывающем различные правовые системы, который был направлен ММК организациями–членами. Одновременно был проведен ряд совещаний за круглым столом для обсуждения аспектов будущей работы с международными организациями, представляющими различные секторы. На этих совещаниях были продемонстрированы дальнейшая поддержка и заинтересованность таких секторов в осуществлении проекта.

12. По получении ответов на вопросник ММК создал международный подкомитет в целях анализа информации и поиска основы для дальнейшей работы по унификации правовых норм в области международной перевозки грузов. Было сообщено, что с учетом энтузиазма, проявленного до настоящего времени такими секторами, и предварительных выводов относительно областей права, нуждающихся в дальнейшем согласовании, существует вероятность того, что в конечном счете данный проект будет преобразован в универсально приемлемый инструмент согласования.

13. В ходе обсуждений в рамках подкомитета ММК было отмечено, что, несмотря на продолжающееся использование коносаментов, особенно в тех случаях, когда требуется наличие оборотного документа, на практике морская

перевозка грузов нередко представляет собой лишь относительно ограниченный этап международной перевозки грузов. В случае контейнерных перевозок даже использование коносамента при перевозках между портами может быть связано с получением грузов и их доставкой в определенный пункт, непосредственно не связанный с погрузкой на морское судно или выгрузкой с него. Кроме того, в большинстве ситуаций невозможно принимать поставленные грузы у борта судна. В случае же использования различных видов транспорта нередко возникают пробелы между обязательными режимами применительно к различным использованным видам транспорта. В этой связи было предложено в процессе разработки согласованного на международном уровне режима, охватывающего взаимоотношения между сторонами договора перевозки в течение всего периода распоряжения перевозчиком соответствующим грузом, учитывать также вопросы, возникающие в связи с такими видами деятельности, которые являются неотъемлемыми компонентами перевозки, согласованными сторонами и имеющими место до погрузки и после разгрузки, а также вопросы, возникающие в случаях, когда предусмотрены перевозки с использованием более чем одного вида транспорта. Кроме того, хотя в ходе такой работы основное внимание, как первоначально представлялось, уделялось изучению тех областей права, которые регулируют перевозку грузов и которые ранее не были охвачены международными соглашениями, все чаще высказывалось мнение, что настоящий имеющий широкую базу проект следует расширить, охватив им обновленный режим ответственности, который будет призван дополнять условия предлагаемого инструмента согласования.

14. В рамках Комиссии высказывались различные заявления о том, что настало время для активного стремления к согласованию в области морской перевозки грузов, что расширяющийся диссонанс в области международной перевозки товаров является источником озабоченности и что необходимо обеспечить определенную правовую основу для современных договоров и практики в области транспорта. Все чаще морская перевозка грузов является частью операции перевозки между складами, и этот фактор следует учитывать в процессе разработки будущих решений. Поддержку получила концепция работы, выходящей за рамки вопросов ответственности, и рассматривающей договор перевозки таким образом, чтобы облегчать экспортно-импортные операции, включая взаимоотношения между продавцом и покупателем (и возможными последующими покупателями, а также взаимоотношения между сторонами коммерческой сделки и поставщиками финансовых услуг). Было признано, что для применения столь широкого подхода потребуется в определенной мере вновь рассмотреть нормы, регулирующие ответственность за утрату или повреждение грузов.

15. Было отмечено, что некоторые региональные организации, в частности Организация американских государств и Европейская экономическая комиссия (ЕЭК), рассматривают в настоящее время вопросы транспортного права. Было выражено мнение, что тексты, уже разработанные этими организациями, были бы полезными в работе Комиссии, а также что их работу можно облегчить с помощью универсально применимых текстов, которые будут разработаны Комиссией. Было отмечено, что ЕЭК изучает в настоящее время вопрос о том, следует ли предпринять работу над единообразными правилами, касающимися смешанных перевозок грузов. Были высказаны опасения по поводу того, что если такая работа будет предпринята организацией, в которой представлены не

все регионы мира, то это могло бы создать трудности при разработке универсально применимого режима. Была высказана надежда на то, что соответствующие организации обеспечат координацию своей работы во избежание дублирования и что государства будут учитывать необходимость координации работы своих делегатов в таких организациях в рамках собственных административных органов.

16. В контексте тридцать третьей сессии Комиссии 6 июля 2000 года в Нью-Йорке был проведен коллоквиум по транспортному праву, совместно организованный Секретариатом и ММК.

17. Цель коллоквиума состояла в обобщении идей и заключении экспертов по проблемам, возникающим в процессе международной перевозки грузов, в частности морской перевозки грузов, а также во включении такой информации в доклад, который будет представлен Комиссии на ее тридцать четвертой сессии в 2001 году, с изложением таких вопросов в области транспортного права, в отношении которых Комиссия, возможно, пожелает предпринять будущую работу и, по возможности, выдвинуть возможные решения.

18. Документы и прения в рамках коллоквиума представляют собой ценную подготовительную работу, позволяющую более четко определить возможные подходы к решению проблем в области транспортного права, которые должны стать темой работы Комиссии. Коллоквиум позволил самым различным заинтересованным организациям, в том числе ММК и МФТЭА, а также представителям секторальных органов, объединяющих как перевозчиков, так и грузоотправителей, изложить свои мнения в отношении возможных областей, в которых транспортное право нуждается в реформировании.

19. Большинство ораторов признали, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы по таким вопросам, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязательствами между продавцом и покупателем товаров, а также правовое положение субъектов, обеспечивающих финансирование одной из сторон договора перевозки. Был достигнут общий консенсус в отношении того, что в результате изменений, обусловленных развитием смешанных перевозок и использованием электронной торговли, режим транспортного права нуждается в реформировании, с тем чтобы обеспечить регулирование всех договоров перевозки независимо от того, применяются ли они к одному или нескольким видам транспорта и был ли заключен договор в электронной или письменной форме. Некоторые вопросы, которые были поставлены в ходе рассмотрения любого процесса реформирования, охватывали разработку более точных определений роли, ответственности, обязанностей и прав всех участвующих сторон и более четкое определение сроков, когда поставка считается осуществленной; нормы, регулирующие случаи, когда не ясно, на каком этапе перевозки груз был утрачен или поврежден; и определение условий или режима ответственности, которые должны применяться, а также финансовых пределов ответственности и включение положений, призванных предотвращать мошенническое использование коносаментов.

20. Комиссия с удовлетворением отметила плодотворное сотрудничество между ММК и Секретариатом. Был сделан ряд заявлений о том, что на

протяжении всего периода подготовительной работы необходимо привлекать и другие заинтересованные организации, в том числе организации, представляющие интересы владельцев грузов. Было подчеркнуто, что лишь при условии обеспечения сотрудничества всех заинтересованных секторов на всех этапах подготовительной работы можно надеяться на выработку режима, который был бы широко приемлемым и осуществимым в сжатые сроки. Комиссия просила Секретариат продолжать тесное сотрудничество с ММК в целях представления Комиссии на ее следующей сессии доклада с указанием таких вопросов в области транспортного права, в отношении которых Комиссия могла бы предпринять будущую работу и, по возможности, изложения возможных решений. Настоящий доклад подготовлен во исполнение этой просьбы.

## **II. Возможные рамки работы и вопросы, которые должны быть рассмотрены в будущем документе о морской перевозке грузов**

21. Международный подкомитет ММК, участвовать в работе которого приглашены все ассоциации морского права, являющиеся членами ММК, провел в 2000 году четыре совещания для рассмотрения сферы применения и возможных решений вопросов существа в связи с будущим документом по транспортному праву (27-28 января, 6-7 апреля, 7-8 июля и 12-13 октября). В работе этих совещаний в качестве наблюдателей принял участие ряд других неправительственных организаций, в том числе МФТЭА, Балтийский международный морской совет (БИМКО), МТП, МПС, МСМС и Международная группа ассоциаций взаимного страхования. Задачи Подкомитета, сформулированные ММК в консультации с Секретариатом Комиссии, заключаются в рассмотрении вопроса о том, в каких областях транспортного права, не регулируемых в настоящее время международными режимами ответственности, может быть обеспечена большая степень международного согласования; подготовке предварительного проекта документа, призванного обеспечить единообразие транспортного права; а затем в разработке положений для включения в предлагаемый документ, включая положения, касающиеся ответственности; кроме того, Подкомитет должен рассмотреть вопрос о том, каким образом в таком документе могут быть учтены другие виды перевозки, связанные с морской перевозкой. Предварительный проект документа, а также документ по вопросам сквозной доставки грузов обсуждались на крупной международной конференции ММК, проходившей в Сингапуре с 12 по 16 февраля 2001 года; с учетом результатов обсуждений на этой конференции Подкомитет продолжит свою работу в целях выявления решений, которые имеют вероятность получения согласия секторов, участвующих в международной морской перевозке грузов.

22. Ниже приведено резюме обсуждений и предложений, выдвинутых на основании вышеупомянутых дискуссий до проведения конференции в Сингапуре. Детали возможных законодательных вариантов в настоящем документе не приводятся, поскольку они в настоящее время разрабатываются Международным подкомитетом в целях учета мнений, высказанных на конференции в Сингапуре, а также других точек зрения. В то же время это



резюме должно позволить Комиссии оценить основные направления работы и рамки возможных вариантов, а также принять решение о том, каким образом она хотела бы дальше заниматься этой темой.

## **A. Определения**

23. Предлагается включить в будущий документ определения, призванные облегчить действие глав документа по вопросам существа. Некоторые определения, в частности определение термина "перевозчик–исполнитель", стали предметом широкой дискуссии в рамках Международного подкомитета и на конференции в Сингапуре. Эти дискуссии касались основополагающей нормы и будут изложены ниже.

## **B. Сфера применения**

24. В отдельной главе, основанной в широком смысле на статье 2 Гамбургских правил, следует рассмотреть вопрос о сфере применения документа. Эта глава носит особенно противоречивый характер и заслуживает отдельного рассмотрения, однако ее редакция будет зависеть от решения вопроса о "периоде ответственности", т.е. от географического охвата предварительного проекта данного документа. Этот вопрос, тесно связанный с рассматриваемой проблемой, обсуждается ниже.

25. Существующие международные режимы предусматривают исключения для перевозки на условиях чартер–партии. Такое исключение было предусмотрено еще в момент принятия Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Гаагские правила), и с тех пор практически не претерпело никаких изменений. В период работы Международного подкомитета данный вопрос затрагивался с точки зрения широты применения этого исключения. Современная практика отнюдь не ограничивается традиционными чартер–партиями. Поэтому в случае сохранения такого традиционного исключения потребуется принять решение относительно его ограничения традиционными чартер–партиями либо распространения его на другие договоры перевозки, такие как договоры морской перевозки, договоры об объеме, договоры на обслуживание и аналогичные соглашения.

## **C. Период ответственности**

26. В любом таком документе должен быть урегулирован вопрос о "периоде ответственности", т.е. о географическом охвате документа. Два возможных решения могут быть сформулированы в рамках современного права с использованием Гаагских правил с поправками, внесенными согласно Брюссельскому протоколу 1968 года (Гаагско–Висбийские правила) и Гамбургскими правилами. Гаагские правила применяются на основе использования "такелажных приспособлений", а это означает, что ответственность действует в течение периода с момента погрузки груза до момента разгрузки с судна. Гамбургские правила применяются более широко на основе "от порта до порта", а это означает, что ответственность действует в

течение периода, пока перевозчик распоряжается грузами в порте погрузки, в течение перевозки и в порте разгрузки. Третий вариант мог бы предусматривать более широкий период ответственности, охватывающий все время, в течение которого перевозчик распоряжается грузом, будь то в районе порта, на борту судна или в других местах. Такой вариант мог бы охватывать период, нередко именуемый принципом "от двери до двери". Несмотря на существенную поддержку, высказанную в пользу принципа "от двери до двери", необходимо провести дополнительные исследования в целях учета всех возможных последствий, например расширения сферы охвата.

27. После того, как будет решен вопрос об основном периоде ответственности, потребуется урегулировать дополнительные связанные с этим вопросы. Важнейшим из них является вопрос о возможных пределах ограничения ответственности перевозчика структурой договора. Например, может ли сторона, выдающая "сквозной транспортный" документ, брать на себя ответственность перевозчика за часть перевозки, охваченной таким документом, а за остальную часть перевозки ответственность будет нести агент-экспедитор?

#### **D. Обязанности перевозчика**

28. Предлагается, чтобы в одной из глав были в общем изложены обязанности перевозчика. Спорные вопросы, связанные с обязанностями перевозчика, должны быть охвачены другими разделами проекта предварительного документа, включая главу, конкретно посвященную периоду ответственности, и главу, конкретно посвященную ответственности перевозчика.

#### **E. Ответственность перевозчика**

29. В одной из глав должен быть рассмотрен вопрос, который большинство практических работников считают главным в любом правовом режиме, регулирующем связь между интересами перевозчика и владельца груза, а именно вопрос о том, в каких пределах перевозчик обязан обеспечивать возмещение для владельца груза, если груз, за который он несет ответственность, утрачен или поврежден или если сроки доставки не соблюдены. Как представляется, существенной поддержкой пользуется режим, основанный на наличии дефектов, в отличие от более жесткой основы ответственности, предусмотренной, например, в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов<sup>9</sup>. Поэтому необходимо дополнительно обсудить вопрос о том, какими должны быть подробные положения об ответственности, а также вопрос о характере любых исключений, касающихся ответственности перевозчика.

30. Кроме того, в главе, касающейся ответственности перевозчика, следует также рассмотреть ряд более конкретных дополнительных вопросов. Одним из неурегулированных вопросов является распределение убытков в тех случаях, когда ущерб причинен вследствие двух или более причин, а перевозчик несет ответственность за одну или несколько таких причин, но не за все из них. Один подход, иллюстрируемый статьей 5.7 Гамбургских правил, возлагает все бремя доказательства в отношении распределения убытков на перевозчика. Согласно другому подходу, иллюстрируемому предлагаемыми поправками к Закону о

морской перевозке грузов, находящимися в настоящее время на рассмотрении Конгресса Соединенных Штатов Америки, одинаковое бремя возлагается на обе стороны, причем если ни одна из сторон не в состоянии нести свое бремя доказательства, убытки распределяются в равных частях.

31. Еще одним нерешенным вопросом является степень, в которой агенты перевозчика, служащие и независимые подрядчики или любая другая сторона, исполняющая любые из обязанностей перевозчика согласно договору перевозки, несут ответственность за утрату или повреждение, которые могут объясняться нарушением ими своих обязанностей. (Такие стороны на начальном этапе работы Международного подкомитета именуется "перевозчиками–исполнителями", однако использование этого термина может быть пересмотрено). Один подход, характерный для ряда стран до успешного применения "гималайской оговорки", заключается в том, чтобы возложить ответственность в полном объеме на перевозчиков–исполнителей (как правило, на деликтной основе) и не распространять на них возможности применения ограничений и исключений в отношении перевозчика. Другой подход, который в расширительном смысле можно рассматривать как объект "гималайской оговорки", заключается в том, чтобы не предусматривать ответственность перевозчиков–исполнителей, но обеспечивать, чтобы любая возможная ответственность учитывала ограничения и исключения в отношении перевозчика. Третий подход, иллюстрируемый предлагаемыми поправками к Закону о морской перевозке грузов Соединенных Штатов Америки, предполагает введение единообразной ответственности перевозчиков–исполнителей (на той же основе, как и перевозчиков по договору) и распространять на них возможность ограничений и исключений в отношении перевозчика. Четвертый подход предполагает установление ответственности на "сетевой" основе, согласно которой любой перевозчик–исполнитель несет ответственность на основе правового режима, применимого в том случае, если он является единственным перевозчиком и заключил прямой договор с грузоотправителем. Таким образом, например, европейский дорожный перевозчик может нести ответственность на основании Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов.

32. Еще одним нерешенным вопросом является степень, в которой перевозчик должен нести ответственность за несоблюдение сроков поставки, и основа, если таковая имеется, на которой перевозчик мог бы ограничивать свою ответственность. Один из подходов предусматривает ответственность перевозчика за любую необоснованную задержку. Альтернативный подход предусматривает ответственность перевозчика за задержку лишь в том случае, если стороны заключили специальное соглашение, регулирующее сроки доставки груза.

## **Ф. Обязанности грузоотправителя**

33. Согласно существующим международным режимам на грузоотправителя возлагается лишь весьма ограниченная ответственность, а обязанности грузоотправителя, в той мере, в какой они существуют, четко не определены. В период работы Международного подкомитета было высказано мнение о целесообразности более четкого перечисления обязанностей грузоотправителя.

## **G. Транспортные документы**

34. В большинстве случаев договорная связь между интересами перевозчика и владельца груза регулируется коносаментом или другим транспортным документом. В то же время нормы, регулирующие такой транспортный документ, зачастую подробно не определены. Действующие международные конвенции регулируют некоторые из основных положений (например, описание грузов, которые должны быть включены в транспортный документ), однако и в них нередко отсутствуют многие важные аспекты (например, необходимость проставления даты и значение неопределенной даты). В период работы Международного подкомитета было высказано мнение относительно целесообразности более четкой формулировки норм, применимых в этой области.

35. По-прежнему необходимо решить ряд конкретных вопросов. Например, достигнута договоренность о том, что перевозчик должен выдавать транспортный документ, если этого требует грузоотправитель. В то же время не ясно, какая из сторон, которую можно охарактеризовать как "грузоотправитель", имеет право выдвигать такое требование – договаривающийся грузоотправитель (сторона, связанная договором перевозки), консигнант (сторона, доставляющая груз перевозчику, возможно, от имени договаривающегося грузоотправителя) или какая-либо иная сторона. Достигнута также договоренность о том, что в транспортный документ следует включать определенную информацию, однако не ясно, какая ответственность устанавливается за невключение требуемой информации, и предусматривается ли вообще такая ответственность.

36. В качестве еще одного примера можно отметить договоренность о том, что при определенных обстоятельствах в транспортном документе должны фигурировать не только доказательства *prima facie*, но и убедительные доказательства получения выдавшим транспортный документ перевозчиком грузов, описание которых содержится в транспортном документе. Однако не ясно, как следует определить такие обстоятельства. Одним из возможных вариантов является ограничение этой нормы контекстом оборотного транспортного документа, который был должным образом передан третьей стороне, действующей на добросовестной основе. Еще одним возможным вариантом было бы распространение этой нормы на защиту любой третьей стороны, действующей на добросовестной основе, которая уплатила цену товара или иным образом изменила свою позицию, опираясь на описание грузов в транспортном документе.

37. Наиболее трудный круг вопросов, связанных с транспортными документами, касается, по-видимому, способности перевозчика ограничивать свою ответственность описанием груза в транспортном документе, который он не проверял. Считается, что при определенных обстоятельствах перевозчик может сопровождать оговоркой описание груза, включенное в транспортный документ, такой фразой как "содержит, как сообщено," или "погрузка и счет грузоотправителя", однако не ясно, как следует определить такие обстоятельства. В широком смысле одним из возможных вариантов, как правило, соответствующим законодательству ряда стран, могло бы стать признание и придание юридической силы таким фразам-оговоркам, практически не учитывая

обстоятельств их включения в транспортный документ. Вторым возможным вариантом, опять же в широком смысле, который, как правило, соответствует законодательству других стран, было бы признание недействительными фраз-оговорок, поскольку они преследуют стремление ограничить ответственность перевозчика таким образом, который не допускается регулирующими нормами. Третьим возможным и компромиссным вариантом являются поправки, которые предлагается внести в Закон о морской перевозке грузов в Соединенных Штатах Америки, согласно которым фразы-оговорки признавались бы и имели бы юридическую силу лишь при четко определенных обстоятельствах, с тем чтобы обеспечить интересы также и владельца груза.

## **Н. Фрахт**

38. В период работы Международного комитета в целях перечисления всех обязательств и прав сторон было высказано предложение о желательности включения в разрабатываемый документ регулирующей фрахт главы, содержащей условия неисполнения договора. Такая глава не должна быть обязательной, поскольку стороны должны иметь право регулировать подробные условия фрахта в собственном договоре. Традиционные проблемы, которые следует охватить, должны включать следующее: когда фрахт считается выполненным и когда сумма фрахта подлежит уплате. Кроме того, в документе должно быть предусмотрено, что фрахт не может быть предметом встречных требований, вычетов или скидок.

39. Особая проблема возникает в том случае, если стороны договора купли-продажи условились о том, что фрахт подлежит оплате грузоотправителем (например, на договорных условиях стоимости, страхования и фрахта (СИФ)). В таком случае грузополучатель (и покупатель) может выдвигать пожелание о защите от необходимости оплаты расходов на фрахт в момент приемки им грузов. Следовательно, в рассматриваемом документе может быть предусмотрено, что, если в транспортном документе указано, что фрахт оплачен заранее, перевозчик утрачивает любое право требовать уплаты фрахта от грузополучателя (даже если фактически фрахт не был оплачен заранее).

40. В связи с фрахтом связан один важный вопрос о том, может ли перевозчик удерживать груз, если грузополучатель не готов оплатить фрахт и расходы, связанные с транспортировкой груза. Такое право предусмотрено в большинстве национальных законодательств, и во многих договорах предусмотрено право удержания груза. Нередко такое право именуется также "правом удержания", которое в соответствии с некоторыми национальными законами включает в себя предпочтительное право перевозчика на сумму груза в случаях банкротства грузополучателя. Условия международной торговли могли бы стать намного более определенными, если в каком-либо документе можно было бы четко определить основополагающее право удержания, которым перевозчик может пользоваться в отношении владельцев груза. При этом в документе необходимо определить требования, в отношении которых действует право удержания, и меры, которые должен принимать перевозчик для получения финансового обеспечения или привилегий права удержания в случае несостоятельности сторон, представляющих интересы владельцев грузов.

## **I. Доставка грузополучателю**

41. Доставка является ключевой концепцией перевозки грузов. Среди прочего, она, как правило, означает выполнение договора перевозки и прекращение обязанностей перевозчика. В рамках существующих международных режимов доставка регулируется лишь в ограниченных масштабах. Согласно Гаагско–Висбийским правилам, например, период уведомления и период, в течение которого может быть предъявлен иск, наступают одновременно в момент доставки соответствующего груза, однако срок его действия неопределен.

42. В период работы Международного подкомитета было высказано мнение о целесообразности более четкого определения термина "доставка" и его последствий.

## **J. Право распоряжаться грузом**

43. В течение того времени, пока перевозчик распоряжается грузом, стороны, заинтересованные в грузе (например, грузоотправитель, субъект любого обеспечительного права и грузополучатель) могут пожелать дать определенные указания перевозчику для исполнения договора перевозки. Перевозчик в свою очередь может пожелать узнать, от кого он должен получать указания и с кем он может, при возникновении конкретной проблемы, обговаривать иные условия договора перевозки и взимать дополнительные расходы. Поэтому считается, что в новом документе должна содержаться норма, регулирующая право распоряжаться грузом во время его перевозки. При этом морские перевозки могут соответствовать большинству конвенций о перевозке, применимых к другим видам транспорта, в которых содержатся конкретные положения о праве распоряжаться грузом. Такие положения должны, разумеется, следовать принципам, соответствующим конкретным потребностям морского права.

44. Первый вопрос заключается в том, какой вид прав распоряжаться грузом может возникать и должен поэтому охватываться положениями документа. Такие права давать указания перевозчику могут включать в себя требование остановить перевозку груза и осуществить его доставку до прибытия в пункт назначения. Это конкретное право является дополнительным по отношению к праву, предусмотренному в договоре купли–продажи для остановки перевозки грузов, в тех случаях, когда покупатель испытывает финансовые проблемы, препятствующие достижению целей договора. Еще одним примером может служить случай, когда грузоотправитель продал товар стороне, иной чем грузополучатель, первоначально указанный в договоре перевозки, и хотел бы заменить грузополучателя такой другой стороной. Помимо упомянутых случаев имеют место различные указания, которые равнозначны изменению условий договора перевозки, в частности изменения пункта назначения.

45. Один из важных вопросов, связанных с правом распоряжаться грузом, является определение способа и времени перехода такого права распоряжаться грузом от грузоотправителя другой стороне и, в конечном счете, грузополучателю. Простейший случай имеет место, когда доказательством перевозки служит коносамент. При этом торговое и национальное

законодательство предусматривает, что условием, предоставляющим держателю коносамента право давать указания перевозчику, должно быть представление всего набора оригиналов коносамента. Это позволяет избежать злоупотреблений, которые могут иметь место, если держатель одного из оригиналов коносамента ссылается на конкретное право (включая просьбу осуществить доставку в пункт назначения). Ситуация несколько усложняется в случаях, когда выдается не коносамент, а иной транспортный документ. Предусмотрено два варианта решения этой проблемы, ни один из которых не получил явной поддержки. Один из вариантов предусматривает следование концепции, указанной в других конвенциях о перевозке: если выдаются морские накладные, то сторона, желающая дать указание перевозчику или иным образом распоряжаться грузом, должна представлять такие документы перевозчику. В то же время было высказано мнение, что при этом значительно превышает значение морской накладной в ее существующей форме, и поэтому право распоряжаться грузом должно сохраняться за грузоотправителем до тех пор, пока груз не был окончательно предъявлен грузополучателю в пункте назначения.

46. В инструменте согласования должно также четко указываться, что перевозчик имеет право требовать от стороны, дающей указания, обеспечить его издержки до фактического исполнения указаний.

## **К. Переход прав**

47. Вопрос о переходе прав во многих отношениях тесно связан с рассмотренным выше вопросом о праве распоряжаться грузом. В целях определения лица, имеющего право распоряжаться грузом, необходимо знать, кто достаточно заинтересован в грузе. В той мере, в какой какая-либо третья сторона (т.е. не первоначальная сторона договора перевозки) претендует на заинтересованность в грузе, поскольку она является держателем оборотного транспортного документа (что нередко будет иметь место на практике), необходимо знать, каким образом осуществляется переход прав, регулируемых оборотным транспортным документом.

48. Данный вопрос подробно не рассматривается в существующих международных режимах, а во многих странах национальное законодательство не разработано в полном объеме. В период работы Международного подкомитета было высказано мнение о необходимости более четкого определения норм, регулирующих этот вопрос. Такие меры могут приобретать особую важность по мере замены бумажных документов на электронные сообщения. В тех случаях, когда внедрение новых видов практики затрудняет использование предшествующей практики, все большее значение приобретает наличие четко сформулированных норм, облегчающих использование новых видов практики. Поэтому в некоторых положениях можно было бы лишь попытаться восстановить и кодифицировать нормы и виды практики, обычно признаваемые в существующих условиях. Иные положения носили бы более инновационный и, возможно, более противоречивый характер. В отношении каждого нового положения существует, как правило, четкая возможность включать или не включать их в разрабатываемый документ.

## **L. Право предъявлять иск**

49. В рамках некоторых правовых систем нередко может возникать сложная проблема определения стороны, имеющей право предъявлять иск перевозчику за утрату, повреждение или задержку. В период работы Международного подкомитета было высказано мнение о целесообразности более точного определения норм, регулирующих этот вопрос.

## **M. Исковая давность**

50. Существует распространенное мнение, согласно которому лицо, выдвигающее требование в связи с грузом, должно располагать лишь ограниченным периодом времени для предъявления перевозчику иска за утрату, повреждение или задержку. Остается нерешенным вопрос о том, должен ли такой период составлять один год (как в Гагских и Гагско–Висбийских правилах) или два года (как в Гамбургских правилах).

## **N. Юрисдикция и арбитраж**

51. Потребуется решить вопрос о том, должны ли в разрабатываемом документе затрагиваться проблемы юрисдикции и арбитража и каким образом это должно быть сделано.

## **III. Заключение**

52. В предыдущем разделе содержится резюме обсуждений в рамках ММК, в том числе рассмотрение на его конференции в Сингапуре вопросов, в связи с которыми возникают проблемы при международной морской перевозке грузов и требуются новые решения. Международный подкомитет ММК по транспортному праву продолжает свою работу, направленную на поиск решений, их альтернативных вариантов и сопроводительных замечаний, призванных повысить степень определенности и предсказуемости в области международной морской перевозки грузов и в процессе осуществления связанных с ней операций.

53. Консультации, проводимые Секретариатом во исполнение мандата, сформулированного Комиссией в 1996 году, свидетельствуют о том, что в настоящее время можно приступить к плодотворной работе над международным документом, возможно, имеющим характер международного договора, который обеспечил бы модернизацию норм права, регулирующих перевозку, с учетом последних технологических достижений, включая электронную торговлю, устранил бы правовые трудности, возникающие в процессе международной морской перевозки грузов, которые были выявлены Комиссией. Рассмотрение возможных законодательных вариантов ММК проходит довольно успешно, и, как ожидается, предварительный текст, содержащий проекты возможных решений для включения в будущий нормативный документ, а также альтернативные варианты и замечания, может быть подготовлен к декабрю 2001 года.



54. Поэтому Комиссия могла бы приступить к рассмотрению желательности, сферы применения и содержания будущего законодательного документа в 2002 году. В качестве одного из возможных вариантов эту задачу можно возложить на межправительственную рабочую группу. Другим альтернативным вариантом является возможное принятие Комиссией решения о рассмотрении этого вопроса на тридцать пятой сессии Комиссии в 2002 году. Решение о том, следует ли поручить эту задачу рабочей группе или же Комиссии следует первоначально рассмотреть этот вопрос самостоятельно, зависит от того, будет ли Комиссия располагать в 2002 году текстом для доработки на этой сессии. В соответствии со сложившейся практикой помимо государств – членов Комиссии приглашение принять активное участие в обсуждении в качестве наблюдателей можно было бы направить другим заинтересованным государствам и соответствующим межправительственным и международным неправительственным организациям. Как ожидается, ММК и другие организации, представляющие секторы, занимающиеся морской перевозкой грузов и смежными операциями, возможно, пожелают принять участие в таком обсуждении.

55. Если Комиссия согласится с предлагаемым направлением деятельности, она, возможно, пожелает просить Секретариат подготовить необходимую документацию для проведения во втором квартале 2002 года межправительственной сессии ЮНСИТРАЛ.

#### *Примечания*

- <sup>1</sup> *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят пятая сессия, Дополнение № 17 (A/51/17).*
- <sup>2</sup> Там же, пункт 210.
- <sup>3</sup> *Официальные отчеты Конференции Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, Гамбург, 6–31 марта 1978 года* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.80.VIII.1), документ A/CONF.89/13, приложение I.
- <sup>4</sup> *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят третья сессия, Дополнение № 17 (A/53/17), пункт 264.*
- <sup>5</sup> Там же, пункт 266.
- <sup>6</sup> Там же, *пятьдесят пятая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17), пункт 413.*
- <sup>7</sup> Там же, пункт 415.
- <sup>8</sup> Там же, пункт 418.
- <sup>9</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.