



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
15 April 2008
Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Сорок первая сессия

Нью-Йорк, 16 июня – 3 июля 2008 года

**Проект конвенции о договорах полностью или частично
морской международной перевозки грузов**

**Подборка замечаний правительств и межправительственных
организаций**

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Замечания, полученные от правительств и межправительственных организаций	2
A. Государства	2
1. Австралия	2



I. Введение

1. На своей сороковой сессии (Вена, 25 июня – 12 июля 2007 года, возобновлена 10-14 декабря 2007 года) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли одобрила поставленную Рабочей группой III (Транспортное право) цель завершить подготовку проекта конвенции по вопросам, связанным с международной морской перевозкой грузов, в 2007 году, с тем чтобы представить Комиссии проект конвенции на окончательное согласование в 2008 году¹.

2. Рабочая группа утвердила проект конвенции о договорах полностью или частично морской перевозки грузов на своей двадцать первой сессии (Вена, 14-25 января 2008 года). Вербальной нотой от 29 февраля 2008 года Генеральный секретарь препроводил текст проекта конвенции (приложение к документу A/CN.9/645) и доклад Рабочей группы о работе упомянутой сессии (A/CN.9/645) государствам и международным организациям, приглашаемым в качестве наблюдателей на заседания Комиссии и ее рабочих групп.

3. В настоящем документе воспроизводятся поступившие в Секретариат замечания по проекту конвенции о договорах полностью или частично морской перевозки грузов. Замечания, полученные Секретариатом после выпуска настоящего документа, будут публиковаться в виде добавлений к нему в порядке их поступления.

II. Замечания, полученные от правительств и межправительственных организаций

A. Государства

1. Австралия

[Подлинный текст на английском языке]
[14 апреля 2008 года]

I. Общие замечания по тексту в целом

4. Правительство Австралии с признательностью отмечает большую работу, проделанную Секретариатом ЮНСИТРАЛ, Председателем и Рабочей группой с целью подготовки проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. Правительство Австралии принимало активное участие в сессиях Рабочей группы и отдает должное предпринятым усилиям по выработке действенного, современного международно-правового документа о морской перевозке грузов. Правительство Австралии также чрезвычайно признательно Международному морскому комитету за его работу по подготовке первого проекта конвенции.

5. Отдавая должное всей проделанной работе в связи с подготовкой проекта конвенции, правительство Австралии в то же время хотело бы высказать ряд

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17 (Часть I)), пункты 183-184.*

замечаний к его тексту. Правительство Австралии приветствует предоставленную Секретариатом возможность обозначить эти вопросы до предстоящей в июне 2008 года сессии Комиссии.

6. По тексту проекта у Австралии имеются три замечания общего характера и ряд более конкретных замечаний. Три общих замечания продиктованы озабоченностью по поводу сложности документа, по поводу создаваемого им впечатления, что его текст может давать преимущества перевозчикам в ущерб малым грузоотправителям по договору, а также по поводу того, что в силу положения, касающегося договоров об организации перевозок, произошел переход от режима обязательной ответственности к режиму ответственности, основанной на принципе свободы договора. Более конкретные замечания изложены по порядку соответствующих положений проекта.

7. *Сложность документа.* При выработке нового международно-правового документа новые и улучшенные формулировки неизбежно влекут за собой изменения в правовых нормах, вследствие чего возникают элементы неопределенности в их толковании. По мнению Австралии, подготовленный текст настолько сильно отличается от действующих положений международного права и является таким сложным, что это сильно повышает вероятность затяжных и дорогостоящих судебных разбирательств. Поскольку такие разбирательства будут вестись внутри соответствующих стран, сохраняется возможность подрыва единообразия международно-правового режима из-за различного толкования одних и тех же положений в разных странах.

8. *Сбалансированность документа.* Правительство Австралии полагает, что проект конвенции может быть истолкован как склоняющий чашу весов в пользу перевозчиков вместо того, чтобы устанавливать справедливый баланс интересов между грузоотправителями по договору и перевозчиками. Хотя некоторые грузоотправители по договору обладают достаточным переговорным потенциалом для того, чтобы добиваться справедливых условий при заключении договоров, Австралия озабочена прежде всего тем, как проект конвенции отразится на положении малых и средних грузоотправителей по договору.

9. *Исключение для договоров об организации перевозок.* Правительство Австралии последовательно выражало свою обеспокоенность по поводу статьи 82 и определения договора об организации перевозок в статье 1. Правительство Австралии продолжает считать, что текст в его нынешнем виде допускает слишком широкое исключение из положений юридически обязательного режима. Значительное большинство договоров морской перевозки грузов могут быть оформлены таким образом, чтобы они подпадали под определение "договоров об организации перевозок". При этом станут возможными и, как мы предполагаем, приобретут массовый характер отступления от многих основополагающих обязательств перевозчика и от таких положений, как положения о пределах ответственности. В частности, правительство Австралии озабочено тем, какие последствия столь обширное исключение будет иметь для малых грузоотправителей по договору. Правительство Австралии отмечает также, что нынешний текст фактически ведет к эрозии давно сложившегося международного режима юридически обязательной ответственности и отмечает, что результатом подобного исключения может стать повышение стоимости страхования грузов для грузоотправителей по договору.

II. Замечания по конкретным положениям

Статья 1. Определения

1. "Договор перевозки"

10. Данное определение шире тех, которые содержались в предыдущих конвенциях, так как оно распространяется на частично морскую перевозку грузов. Во втором предложении требуется, чтобы договор "предусматривал морскую перевозку", что с формальной точки зрения может исключать договоры, в которых конкретно не оговаривается используемый вид транспорта. С другой стороны, в проекте конвенции нет положений, которые требовали бы фактической перевозки грузов морским путем. Теоретически проект конвенции будет применяться к любому договору перевозки, предусматривающему морскую перевозку грузов – даже если на практике такая перевозка не осуществляется. Это может создать проблемы в некоторых правовых системах.

2. "Договор об организации перевозок"

11. В нынешнем виде данное определение является излишне широким и приведет к слишком частому отходу от обязательств по конвенции. Это определение подрывает усилия по унификации международного права, оставляя открытой возможность трактовать каждую поставку как единственную в своем роде. Правительство Австралии хотело бы ограничить рамки данного исключения лишь истинными договорами об организации перевозок, заключаемыми на индивидуальной основе между сторонами, переговорный потенциал которых является сопоставимым.

12. В данном определении договора об организации перевозок бросается в глаза отсутствие каких-либо ограничений, будь то в отношении срока действия принимаемых двумя сторонами обязательств, числа поставок или количества перевозимых грузов. Термин "указанное количество" не имеет конкретного юридического смысла и не будет давать сторонам и, в соответствующих случаях, судебным органам какого-либо представления о том, что имеется в виду. С юридической точки зрения вполне можно допустить, что перевозка двух контейнеров в год будет регулироваться договором об организации перевозок и, таким образом, она окажется вне сферы применения многих юридически обязательных положений об ответственности.

13. Юридически обязательный режим ответственности на сегодняшний день предусмотрен всеми международными конвенциями по различным видам перевозок, причем их положения на этот счет весьма близки друг к другу. Лишь данный проект конвенции содержит положения, предоставляющие сторонам значительную свободу договора. Правительство Австралии рассматривает переход от режима, являющегося в своей основе юридически обязательным, к режиму, от которого допускаются весьма широкие отступления, через механизм договоров об организации перевозок, как серьезную перемену подхода. Нас беспокоит то, что открываемый этим простор для исключений может обернуться подрывом давно сложившегося международного режима юридически обязательной ответственности и потенциально увеличить стоимость страхования для грузоотправителей по договору.

14. Данное положение следует исключить. Если сделать это невозможно, то правительство Австралии предлагает заменить это положение следующей формулировкой:

"Договор об организации перевозок" означает договор, который предусматривает перевозку не менее чем 500 контейнеров груза (или эквивалентного количества в учетных тоннах) сериями из 5 или более партий в течение установленного срока не менее чем в один год.

15. Правительство Австралии предпочитает данную формулировку, так как она обеспечивает определенность и обуславливает отступление от юридически обязательных положений об ответственности перевозкой разумного количества грузов, защищая тем самым интересы малых и средних грузоотправителей по договору.

Глава 2. Сфера применения

Статья 5. Общая сфера применения

16. Правительство Австралии поддерживает цель статьи 5, заключающуюся в широком охвате грузов, а также оборотных и необоротных транспортных документов. Вместе с тем правительство Австралии отмечает, что в статье 5 акцент делается на том, что указано в договоре перевозки, хотя это может как соответствовать, так и не соответствовать тому, что фактически происходит при транспортировке грузов. Теоретически в договоре могут быть указаны порт погрузки и порт разгрузки, находящиеся в разных государствах, и на этом основании к нему будет применяться конвенция, однако нигде не требуется, чтобы фактическая погрузка или разгрузка осуществлялись в указанных портах. С другой стороны, если в договоре перевозки не упомянуты ни одно из мест и ни один из портов, перечисленных в подпунктах (a)-(d) пункта 1 статьи 5, то этот текст может быть истолкован таким образом, что конвенция применяться не должна, даже при том, что на практике перевозка груза могла осуществляться морским путем и отвечать условиям конвенции. Иначе говоря, предметом основного внимания является то, что зафиксировано в договоре, а не то, что происходит в действительности. В этом заключается отличие от предыдущих режимов, так как все они применялись к морскому участку перевозок независимо от того, что указано в конкретном договоре перевозки.

17. В данном положении нас беспокоит то, что теоретически оно открывает для недобросовестных сторон возможность составления договора перевозки таким образом, чтобы уклониться от применения конвенции или, напротив, применять ее в тех случаях, когда она применяться не должна. Так или иначе, в интересах большей ясности мы предпочли бы внести в статью 5 изменения.

18. Правительство Австралии предлагает следующий вариант текста:

1. С учетом положений статьи 6 настоящая Конвенция применяется ко всем договорам морской перевозки между двумя различными договаривающимися государствами, если:

а) порт погрузки в соответствии с предусмотренным в договоре морской перевозки находится в Договаривающемся государстве, или

b) порт разгрузки в соответствии с предусмотренным в договоре морской перевозки находится в Договариваемом государстве, или

c) один из альтернативных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и находится в Договариваемом государстве, или

d) транспортный документ или иной документ, подтверждающий или содержащий договор морской перевозки, выдан в Договариваемом государстве, или

e) транспортный документ или иной документ, подтверждающий или содержащий договор морской перевозки, предусматривает, что договор регулируется положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим в действие эти положения.

2. Настоящая Конвенция применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.

3. Невзирая на положения пункта 1 в случаях, когда перевозка грузов отличается от перевозки, о которой говорится в договоре перевозки, и когда имеет место фактическая международная морская перевозка, которая в остальном соответствует положениям пункта 1, настоящая Конвенция подлежит применению.

19. В качестве альтернативы правительство Австралии могло бы согласиться с исключением из текста слов "согласно договору перевозки".

Статья 12. Период ответственности перевозчика

20. Правительство Австралии уже высказывало свою озабоченность по поводу пункта 3 статьи 12 в связи с тем, что его результатом может быть охват перевозок "от причала до причала", что давало бы грузоотправителям по договору менее надежные гарантии, чем законодательство, действующее в Австралии. Это положение позволяло бы перевозчикам ограничивать период своей ответственности перевозкой "от причала до причала" и полностью освобождать себя от какой-либо ответственности вне этого периода, в том числе во время пребывания груза на причале, в процессе погрузки и разгрузки и т.д. Пункт 3 статьи 12 применяется к договорам перевозки вообще, а не только к договорам об организации перевозок.

21. Правительство Австралии выступает за исключение пункта 3 статьи 12.

Статья 13. Перевозка за рамками договора перевозки

22. Правительство Австралии понимает, что заключение единого договора перевозки создает практические удобства для грузоотправителей по договору, однако его не вполне устраивает формулировка статьи 13. В ее нынешней редакции ("...перевозчик может согласиться выдать единый транспортный документ или транспортную электронную запись, включающие конкретно указанную перевозку, которая не охватывается договором перевозки...") она позволяет указывать в транспортном документе и в договоре перевозки разные способы перевозки. Это может прийти в противоречие со статьей 43, согласно

которой транспортный документ является доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза.

23. Правительство Австралии могло бы согласиться на исключение статьи 13.

Статья 14. Конкретные обязательства

24. Правительство Австралии не удовлетворено пунктом 2 статьи 14, который распространяет действие положений о свободе договора на вопросы, традиционно входившие в сферу ответственности перевозчика. Это не создаст трудностей для сторон, способных вести переговоры на равных, а также, возможно, при балкерных перевозках, но это чревато потенциальными проблемами для малых грузоотправителей по договору при лайнерных перевозках.

25. Отсутствуют ясные указания на то, что документарный грузоотправитель по договору или грузополучатель должны дать свое согласие, прежде чем на них может быть возложена ответственность, в частности, за разгрузку груза. Это может привести к возникновению проблем практического характера, если у грузополучателей не окажется надлежащего оборудования или навыков для выполнения своего обязательства по разгрузке груза.

26. Правительство Австралии могло бы согласиться на исключение пункта 2 статьи 14.

Статья 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

27. Правительство Австралии приветствует решение придать обязательству о надлежащей осмотрительности постоянный характер.

Статья 17. Пожертвование грузом во время морского рейса

28. Правительство Австралии обеспокоено включением данной статьи в текст. Она защищает интересы грузоотправителей по договору в меньшей степени, чем действующие нормы международного права.

29. Правительство Австралии обеспокоено тем, что слова "незвизая на положения статей 11, 14 и 15" могут быть поняты как дающие перевозчику право пожертвовать грузом даже в случае, если опасность вызвана немореходным состоянием судна, допущенным по небрежности.

30. Правительство Австралии предпочло бы исключить статью 17. В качестве альтернативы правительство Австралии может согласиться с исключением слов "незвизая на положения статей 11, 14 и 15".

Статья 18. Основания ответственности

31. Статья 18 является одним из ключевых положений проекта конвенции. Она представляет собой отход от предыдущих режимов, и правительство Австралии обеспокоено переносом бремени доказывания, которое теперь ложится на истца. Правительство Австралии понимает, что сторона, на которую возложено бремя доказывания, должна представить доказательства в обоснование своего требования. Однако грузоотправителю по договору, возможно, будет труднее

выполнить свою обязанность по доказыванию в соответствии с данной статьей, чем согласно действующему законодательству. Получить доказательства причин утраты груза зачастую бывает нелегко, особенно для грузополучателя или грузоотправителя по договору, так как они не будут иметь доступа ко всем (или вообще ни к каким) соответствующим фактам.

32. Согласно предыдущим правовым режимам (Гаагские правила, Гаагско-Висбийский протокол и Гамбургские правила) после установления заинтересованным в грузе истцом факта потери бремя доказывания ее истинных причин возлагалось на перевозчика. Это обосновывалось тем, что перевозчик имеет лучшую, чем грузоотправитель по договору, возможность выяснить, что произошло с грузом, пока тот находился в ведении перевозчика. При наличии более одной причины потери или повреждения груза эти режимы возлагали на перевозчика бремя доказывания того, в какой степени потеря была вызвана той или иной причиной. В нынешнем тексте применен иной подход, частично возлагающий бремя доказывания на грузоотправителя по договору. Например, пункт 5 (а) статьи 18 гласит:

5. Перевозчик, невзирая на положения пункта 3 настоящей статьи, также несет ответственность за весь ущерб или его часть от потери, повреждения или задержки, если:

а) истец докажет, что потеря, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или им способствовали:

i) немореходное состояние морского судна;

ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение морского судна; или

iii) тот факт, что трюмы или другие части морского судна, в которых перевозится груз (включая любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз), не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза; ...

33. Австралия придерживается того мнения, что грузоотправителю по договору (т. е. в данном случае истцу) будет нелегко доказать немореходное состояние, ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна или то, что его трюмы не находились в должном состоянии для перевозки. Можно ожидать, что такое изменение общего правила распределения ответственности будет в значительном числе случаев затрагивать интересы заинтересованных в грузе истцов и что грузоотправители по договору будут поставлены в невыгодное положение в случае потери или повреждения груза, вызванных несколькими причинами, если одной из них будет допущенное по небрежности немореходное состояние судна. В подобных случаях грузоотправителю по договору придется доказывать, в какой мере это немореходное состояние способствовало потере груза.

34. В отношении перечня исключений в пункте 3 статьи 18 правительство Австралии отмечает, что он был расширен. Правительство Австралии признает, что изъятие положения, позволявшего защите ссылаться на навигационную ошибку, устанавливает для перевозчиков более жесткие ограничения и создает

для них дополнительные риски; тем не менее оно поддерживает изъятие этого положения.

35. В пункте 5 статьи 18 отсутствуют слова "груз надежно закреплен", которые должны быть включены в текст.

36. В пункте 6 статьи 18 вводится понятие пропорциональной ответственности, выраженное в формулировке "перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая потеря ...". Аналогичным образом, пропорциональная ответственность предусматривается и в пункте 3 статьи 31. Правительство Австралии обеспокоено тем, что эти статьи могут осложнить истцам задачу представления доказательств в суде. Если бремя доказывания не может быть возложено на перевозчика, то правительство Австралии выступает за исключение пункта 6 статьи 18.

37. Статья 18 не подходит для случаев, когда перевозчик предъявляет иск грузоотправителю по договору, например в связи с опасным характером груза. Если потеря или повреждение груза при перевозке были вызваны как опасным характером груза, так и немореходным состоянием судна, то из существующего текста непонятно, кто несет бремя доказывания. Представляется справедливым, чтобы при любых ссылках на немореходное состояние судна бремя доказывания возлагалось на перевозчика. Соответственно, правительство Австралии предлагает дополнить текст следующей формулировкой:

Во всех случаях, когда потеря или повреждение груза вызваны немореходным состоянием судна, бремя доказывания того, что надлежащая осмотрительность была проявлена, несет перевозчик или другое лицо, претендующее на освобождение от ответственности согласно настоящей статье.

Статья 22. Задержка в сдаче груза

38. Правительство Австралии высказывалось в пользу ограничения суммы возмещения за задержку в сдаче груза и предлагало в качестве возможного решения формулировку из нашего внутреннего законодательства. Существующий же вариант является неприемлемым, так как он обеспечивает меньшую степень защиты, чем действующее законодательство нашей страны, в котором установлены пределы ответственности за задержку в сдаче груза, и предоставляет в этом отношении полную свободу договора.

39. Правительство Австралии выступает за исключение статьи 22.

Статья 24(6). Уведомление в случае потери, повреждения или задержки

40. Правительство Австралии считает особенно уместным пункт 6 статьи 24, поскольку это положение позволяет решать упоминавшуюся Австралией практическую проблему с грузом, чувствительным к изменениям температуры. Пункт 6 статьи 24 должен помочь решению вопроса получения доступа к имеющимся у перевозчика записям температурных параметров груза, температуру которого надлежит контролировать.

Статья 27. Перевозка до или после морской перевозки

41. Правительство Австралии считает, что в вопрос о функционировании статьи 27 необходимо внести ясность после отказа от предлагавшегося ранее проекта пункта 2 статьи 62. В своем нынешнем виде статья 27 едва ли будет действовать на практике, так как грузоотправителю по договору придется прежде всего доказывать, где произошло повреждение. Лишь в случае, если грузоотправитель по договору сумеет это сделать, статья 27 может повлечь за собой какие-либо последствия. Правительство Австралии считает, что грузоотправителю по договору зачастую будет нелегко доказать, где именно произошло повреждение, и поэтому на практике статья 27 действовать практически не будет.

42. Правительство Австралии готово поддержать включение в текст дополнительной формулировки, которая возлагала бы на перевозчика бремя установления того, где произошло повреждение. Оно также поддержало бы формулировку, разъясняющую, что если перевозчик окажется не в состоянии это сделать, то пределы ответственности будут наивысшими. Можно было бы согласиться с восстановлением варианта А проекта пункта 2 статьи 62:

Невзирая на пункт 1 настоящей статьи, если а) перевозчик не может установить, произошли ли потеря или повреждение груза в ходе морской перевозки или в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, и б) положения какой-либо международной конвенции будут применимыми согласно статье 27, если потеря или повреждение произошли в ходе перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следовавшей за ней, то ответственность перевозчика за такую потерю или повреждение регулируется любой международной конвенцией, которая была бы применимой, если бы место, в котором произошло повреждение груза, было установлено, или в соответствии с положениями настоящей Конвенции об ограничении ответственности, в зависимости от того, что приведет к определению большей суммы ограничения.

Статья 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов

43. Правительство Австралии приветствует стремление облегчить обмен информацией между сторонами и возложить на стороны ответственность за их собственные действия и поддерживает смысл, заложенный в статьях 29 и 30. Статья 29 побуждает к предоставлению соответствующей информации или инструкций:

Перевозчик и грузоотправитель по договору отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной способности запрашиваемой стороны их предоставить и если такая информация и инструкции не могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника.

44. Вместе с тем правительство Австралии отмечает заметную разницу в том, как статья 29 применяется в отношении перевозчиков и в отношении грузоотправителей по договору, и считает статьи 29 и 30 примером тех

положений проекта конвенции, которые, как представляется, нарушают баланс интересов между грузоотправителями по договору и перевозчиками. В частности, правительство Австралии озабочено несоответствием, выражающимся в том, что ответственность перевозчика ограничивается, тогда как ответственность грузоотправителя по договору за нарушение того же обязательства оставлена без ограничений. При нарушении статьи 29 перевозчиком пределы его ответственности определяются согласно пункту 1 статьи 61. Если же статью 29 нарушает грузоотправитель по договору, то его ответственность пределов не имеет и иметь не может. Примером является ситуация, когда грузоотправитель по договору допускает – даже без умысла – ошибку при декларировании груза, в результате которой отправка судна задерживается, так как перевозчик не смог соблюсти правила, действующие в данном порту. Такая ошибка будет рассматриваться как нарушение грузоотправителем по договору пункта (b) статьи 30, влекущее за собой неограниченную ответственность грузоотправителя по договору за вызванный этим простой судна. Данному грузоотправителю по договору, возможно, придется не только компенсировать ущерб, причиненный задержкой судна, но и возместить перевозчику любые суммы, выплаченные им в виде компенсации другим грузоотправителям по договору, чей груз оказался на том же судне.

45. Правительство Австралии обеспокоено тем, что ответственность грузоотправителя по договору остается без ограничений, в то время как ответственность перевозчика ограничивается – особенно учитывая, что при этом на грузоотправителя по договору возлагаются более обременительные обязательства, чем в рамках предыдущих режимов.

Статья 36. Прекращение ответственности грузоотправителя по договору

46. Правительство Австралии считает статью 36 неприемлемой и просит исключить ее.

47. В целом проект конвенции выдержан в духе предоставления сторонам весьма широкой свободы договора. Однако в статье 36 баланс нарушается. Стороны не свободны устанавливать сроки прекращения ответственности грузоотправителя по договору. Данное положение идет вразрез с положениями о свободе договора, ущемляет интересы грузоотправителя по договору и должно быть исключено.

Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

48. Правительство Австралии с пониманием относится к проблеме практического характера, с которой сталкиваются перевозчики и на решение которой направлена статья 49. Явка грузовладельца без требуемой документации, а также неявка грузовладельца вообще – реальные ситуации, чреватые трудностями для перевозчика.

49. Однако в статье 49 предлагается выход из подобной ситуации, ведущий к подрыву правоустанавливающей функции оборотного транспортного документа. Предусмотренная статьей 49 система, при которой перевозчики могут обращаться за альтернативными инструкциями в отношении сдачи груза к "первоначальному грузоотправителю по договору" или "документарному

грузоотправителю по договору" (например, к продавцу на условиях CIF) фактически упраздняет требование о сдаче груза по предъявлении коносамента. Правительство Австралии считает, что пункт (d) статьи 49 повысит риск мошенничества и отразится на интересах банков и других сторон, полагающихся на гарантии, предоставляемые оборотными транспортными документами.

50. Статутное положение о возмещении, предусмотренное в пункте (f) статьи 49, будет создавать проблемы для страхователей груза. Например, при поставке на условиях CIF договор страхования заключается продавцом, который уступает права по этому договору покупателю при переходе риска, связанного с поставкой. Если продавец, выдав альтернативные инструкции по сдаче груза, тем самым неосознанно идет на предоставление возмещения перевозчику, то это будет иметь последствия для любого иска о компенсации, который мог бы предъявить перевозчику страхователь. В результате заинтересованные в грузе истцы лишатся одного из путей получения компенсации за ненадлежащую сдачу груза.

51. Кроме того, пункты (d)-(f) статьи 49 в совокупности ведут к тому, что перевозчик, запрашивающий альтернативные инструкции по сдаче груза у грузоотправителя по договору (или у документарного грузоотправителя по договору), освобождается от ответственности перед держателем. Однако грузоотправитель по договору уже предоставил перевозчику возмещение. Конечный результат, таким образом, сводится к тому, что грузоотправитель по договору предоставляет возмещение стороне, которая сама ответственности не несет. Это не оправдано с правовой точки зрения и должно быть исправлено в окончательном варианте текста.

52. По мнению правительства Австралии, статья 49 страдает весьма серьезными изъянами, для устранения которых необходимо внести изменения в соответствующие пункты. Если статья 49 останется без изменений, то коносамент утратит в рамках проекта конвенции свою правоустанавливающую функцию.

Статья 60. Ответственность держателя

53. Правительство Австралии выступает за то, чтобы исключить в начале пункта 1 статьи 60 слова "Без ущерба для положений статьи 57".

54. Правительство Австралии не удовлетворено формулировкой пункта 2 статьи 60 в связи с риском того, что простое осуществление права, предоставленного договором перевозки, может привести к наступлению ответственности. Пункт 2 статьи 60 создаст дополнительные риски для банков. На практике оборотные транспортные документы могут передаваться банкам без предварительного уведомления или соглашения. Поэтому результатом пункта 2 статьи 60 станет увеличение рисков для банков или других держателей.

55. Правительство Австралии выступает за такую формулировку статей 59 и 60, при которой переход ответственности по договору перевозки совпадал бы с переходом прав по этому договору. Речь идет о сложном правовом аспекте, и правительство Австралии считает, что если этот аспект необходимо рассмотреть в проекте конвенции, то в нем должны быть рассмотрены также другие сложные вопросы, связанные с переходом ответственности, а именно: имеют ли обязательства силу для третьей стороны – держателя документа, и при каких

обстоятельствах сторона, передающая право, освобождается от своих обязательств.

Статья 61. Пределы ответственности

56. Пункт 1 статьи 61 вносит существенное изменение в существующие международно-правовые нормы, распространяя положения об ограничении ответственности на все требования к перевозчику, не обязательно связанные с потерей или повреждением груза. Под формулировку "ответственность перевозчика за нарушения его обязательств" подпадают и предъявляемые перевозчику иски за причинение вреда. Правительство Австралии усматривает в этом серьезное изменение, ущемляющее интересы грузоотправителей по договору. Так, если перевозчик по небрежности допустил ошибку при подаче документов в таможенные органы, что повлекло за собой наложение крупного штрафа или другие санкции в отношении грузоотправителя по договору, то ответственность перевозчика по-прежнему остается ограниченной, даже если речь может не идти о потере или повреждении груза. Правительство Австралии отмечает также, что общий предел ответственности перевозчиков установлен Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям (Конвенция ООМТ). Конвенция ООМТ позволяет судовладельцам ограничивать свои обязательства по выплате компенсации за общий ущерб, причины которого связаны с судном. Таким образом, сумма компенсации, выплатить которую перевозчик может быть обязан по решению суда, ограничена Конвенцией ООМТ.

57. Правительство Австралии отмечает повышение пределов ответственности по сравнению с Гамбургскими правилами до "875 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетных единиц за один килограмм". Проблема заключается в том, что проект конвенции охватывает не только морские перевозки, поскольку сфера его применения теперь будет распространяться и на некоторые договоры о смешанных перевозках. Цифры в статье 61 значительно ниже, чем в других конвенциях, не касающихся морских перевозок, и это может вести к возникновению проблем в связи с некоторыми договорами о смешанных перевозках в случаях, когда место причинения ущерба не определено.

58. Правительство Австралии также обеспокоено тем, что исключение, предусмотренное для договоров об организации перевозок (о котором говорится отдельно), поставит эти пределы ответственности под сомнение, установив в отношении них свободу договора.

59. Поэтому правительство Австралии могло бы согласиться на более низкий уровень, например, соответствующий цифрам, указанным в Гамбургских правилах, если рамки исключения, предусмотренного для договоров об организации перевозок, будут сужены и если будет принято правило, согласно которому в случаях, когда место причинения ущерба не определено, будут применяться более высокие пределы, установленные соответствующими конвенциями об автомобильных и железнодорожных перевозках.

60. Правительство Австралии также предпочло бы, чтобы в проекте конвенции был предусмотрен механизм изменения пределов ответственности.

61. В целом статья 61 вызывает у правительства Австралии серьезную озабоченность. Как минимум, правительство Австралии хотело бы исключить из

нее слова "за нарушения его обязательств". Более подходящей представляется формулировка из статьи 4 бис Гаагско-Висбийских правил:

Положения об освобождении от ответственности и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

62. Кроме того, в проекте конвенции необходимо предусмотреть правило относительно того, что происходит в рамках договора о смешанных перевозках, если невозможно определить место, где был нанесен ущерб.

Статья 69. Соглашения о выборе суда

63. Правительство Австралии обеспокоено тем, что статья 69 не обеспечивает защиты интересов грузополучателя. Любые требования в связи с потерей или повреждением груза, вероятнее всего, будут исходить от грузополучателя. Однако в соответствии с данной статьей грузополучатель может быть связан соглашением, даже если с ним не было согласовано положение об исключительном выборе суда и он не давал согласия на его включение. По существу, это ничем не обосновано, и можно, в частности, ожидать многочисленных судебных разбирательств, направленных на выяснение смысла пункта (2)(с) статьи 69.

Статья 70. Иски в отношении морской исполняющей стороны

64. Правительство Австралии обеспокоено тем, что данная статья, как и статья 73, затруднит австралийским истцам, заинтересованным в грузе, предъявление в одном и том же суде исков перевозчику и морской исполняющей стороне. Если истец намеревается предъявить иски как перевозчику, так и морской исполняющей стороне, то это может быть сделано только в суде, отвечающем требованиям как статьи 68, так и статьи 70. Такое изменение правовой нормы не устраивает правительство Австралии.

Статья 77. Арбитражные соглашения

65. Правительство Австралии также не удовлетворено статьей 77 и ее потенциальными последствиями для грузополучателей. Грузополучатель может быть связан обязательством проводить арбитражное разбирательство в выбранном месте даже при отсутствии согласия с его стороны, если только арбитражное соглашение содержится в транспортном документе и если грузополучателю было своевременно направлено надлежащее уведомление об этом. Правительство Австралии не поддерживает ни данное положение, ни подход, лежащий в его основе.

Статья 82. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

66. Более всего интересы грузоотправителей по договору и грузополучателей могут пострадать от применения статьи 82, посвященной договорам об организации перевозок. Правительство Австралии не раз выражало свою озабоченность по поводу предыдущих вариантов статьи 82, наиболее

официально сделав это в документе A/CN.9/WG.III/WP.88. Эта озабоченность сохраняется и в отношении нынешнего текста.

67. Правительство Австралии считает, что для решения данной проблемы необходимо внести поправки как в статью 82, так и в определение договора об организации перевозок. Правительство Австралии предпочло бы, чтобы в пункте (2) (b) статьи 82 говорилось следующее:

договор об организации перевозок i) заключается на индивидуальной основе и ii) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются такие отступления.

Прочее

68. Правительство Австралии выступает за включение в конвенцию механизма повышения пределов ответственности.
