



Генеральная Ассамблея

Distr.
GENERAL
A/CN.9/401/Add.1
13 May 1994
RUSSIAN
Original: ENGLISH

КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ
Двадцать седьмая сессия
Нью-Йорк, 31 мая - 17 июня 1994 года

СТАТУС КОНВЕНЦИЙ

Записка Секретариата

Добавление

СТАТУС ГАМБУРГСКИХ ПРАВИЛ

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Страница</u>
ВВЕДЕНИЕ	1-4	1
А. Режим, который предполагается заменить Гамбургскими правилами	5-9	2
В. Некоторые основные различия между Гамбургским и Гаагским режимами	10-26	3
С. Проблемы, вызываемые одновременным существованием Гамбургского и Гаагского режимов	27-34	6
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	35-40	7

ВВЕДЕНИЕ

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года ("Гамбургские правила") была принята 31 марта 1978 года на всемирной

дипломатической конференции в Гамбурге ^{1/}. За принятие Конвенции проголосовало 68 государств, три воздержались, причем никто не голосовал против. До 30 апреля 1979 года - предельного срока для подписания - Конвенцию подписали 27 государств. После того как 20 государств стали сторонами Конвенции, она вступила в силу 1 ноября 1992 года. Затем к ней присоединились еще 2 государства.

2. Инициативы, приведшие к выработке Конвенции, были практически одновременно предприняты в 1968 году в рамках Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). После первоначального рассмотрения соответствующих вопросов в этих двух организациях, Генеральная Ассамблея в конечном итоге поручила ЮНСИТРАЛ провести подготовительную работу, которая привела к созыву дипломатической конференции в Гамбурге.

3. Генеральная Ассамблея, которая ранее уже обращалась с аналогичными призывами, приняла 9 декабря 1993 года резолюцию 48/34, в которой она предложила всем государствам рассмотреть вопрос о присоединении к Гамбургским правилам и просила Генерального секретаря продолжать прилагать активные усилия по содействию более широкому присоединению к Конвенции.

4. Цель настоящей записки состоит в том, чтобы обобщить информацию об изменениях, обусловленных вступлением в силу Гамбургских правил, в целях содействия рассмотрению Комиссией вопроса о тех шагах, которые следует предпринять для ускорения процесса присоединения к Гамбургским правилам.

А. Режим, который предполагается заменить Гамбургскими правилами

5. Цель подготовки Гамбургских правил состояла в создании современной и справедливой системы ответственности при морской перевозке грузов. Новая система предназначалась для замены режима, основывающегося на Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Брюссель, 25 августа 1924 года) ("Гаагские правила").

6. Режим, основывающийся на Гаагских правилах, не является единообразным. Некоторые государства являются сторонами только первоначальных Гаагских правил, в то время как другие страны присоединились к "Гаагско-Висбийским правилам", т.е. Гаагским правилам с поправками, внесенными Протоколом от 23 февраля 1968 года. Кроме того, небольшое число государств являются сторонами Протокола от 21 декабря 1979 года к Гаагско-Висбийским правилам, на основании которого для выражения финансовых пределов ответственности перевозчика вводятся специальные права заимствования (СПЗ).

7. Неунифицированность режима, основывающегося на Гаагских правилах, еще более обостряется в результате того факта, что способы включения государствами Гаагских или Гаагско-Висбийских правил в свое законодательство были не

^{1/} Издана в документе Конференция Организации Объединенных Наций по морской перевозке грузов, Официальные отчеты, A/CONF.89/14 (Заключительный акт Конференции, A/CONF.89/13, приложение I), Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк, 1981 год; в Ежегоднике Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том IX: 1978 год, часть третья, I, В; и в брошюре, которая может быть получена в Секретариате Комиссии.

единообразны, что привело во многих случаях к расширению сферы применения правил. Кроме того, как это отмечается ниже в пункте 17, различные стандарты пересчета на основании положений Гаагского режима, касающихся финансовых пределов ответственности, привели к установлению существенно различающихся пределов ответственности.

8. Дополнительная неопределенность в том, что касается Гаагского режима, обусловлена тем фактом, что некоторые государства построили свое законодательство полностью или частично на Гаагских правилах или Гаагско-Висбийских правилах, не являясь в то же время сторонами этих конвенций. В последние годы некоторые государства приняли или собираются в настоящее время принять законы, сочетающие элементы Гаагского режима и Гамбургских правил; соединение этих двух режимов в подобных законах осуществляется, однако, неединообразно.

9. В случаях, к которым Гаагский режим не применим, в транспортные документы часто включаются оговорки ("преимущественные оговорки"), в силу которых Гаагские правила или реже Гаагско-Висбийские правила применяются в качестве норм, согласованных в договорном порядке.

В. Некоторые основные различия между Гамбургским и Гаагским режимами

10. Полное описание различий между Гамбургскими правилами и режимом, основывающимся на Гаагских или Гаагско-Висбийских правилах, выходит за рамки предмета и цели настоящего документа. Однако для общей информации и ознакомления с данной проблемой в нижеследующих пунктах рассматриваются некоторые основные различия 2/.

Сфера применения

11. Гамбургские правила применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если порт погрузки, порт разгрузки или место выдачи коносамента или другого транспортного документа находятся в одном из Договаривающихся государств. Гамбургские правила применяются независимо от того, выдан ли коносамент или другой транспортный документ.

12. В Гаагских правилах предусматривается, что они применяются только к коносаментам, выданным в одном из Договаривающихся государств. Гаагско-Висбийские правила применяются к коносаментам, касающимся перевозки грузов между различными государствами, при условии, что коносамент выдан в

2/ Существующие различия более подробно исследуются, например, в следующих публикациях: The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention (document TD/B/C.4/315 (Part I), 31 December 1987); пояснительная записка к Конвенции, которая подготовлена Секретариатом Комиссии (документ A/CN.9/306, 19 февраля 1988 года) и которая воспроизводится в Ежегоднике Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, том XIX: 1988 год, часть вторая, IV); United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules), Explanatory Documentation prepared for Commonwealth Jurisdictions by Professor H.M. Joko Smart in association with the Commonwealth Secretariat, 1989; John O. Honnold, Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness - Hague or Hamburg?, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 24, No. 1, January, 1993, pp. 75-109.

Договариваемся государстве, или перевозка осуществляется из порта в Договариваемся государстве, или стороны договорились о применении Конвенции. Гагские и Гагско-Висбийские правила не применяются, если в связи с перевозкой выдан не коносамент, а иной транспортный документ.

Период ответственности

13. Императивный режим ответственности Гамбургских правил охватывает период с момента, когда перевозчик принимает груз в свое ведение в порту погрузки, и до момента, когда перевозчик сдает груз в порту разгрузки. Таким образом, Гамбургский режим ответственности распространяется на период, который является более длительным, чем фактический период перевозки, поскольку он охватывает срок, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту до момента погрузки или после разгрузки груза.

14. Течение императивного режима ответственности Гагских правил и Гагско-Висбийских правил начинается в момент, когда груз погружен на судно, и заканчивается в момент, когда он сгружается с судна. Это означает, что ответственность перевозчика, согласно Гагскому режиму, не распространяется за оговоренные пределы, даже в том случае, когда груз находится в ведении перевозчика до момента погрузки на судно или после выгрузки с судна.

"Навигационная ошибка"

15. Согласно Гагским и Гагско-Висбийским правилам перевозчик освобождается от ответственности, если утрата или повреждение вызваны действием - даже если оно представляет собой небрежность - в связи с судовождением или управлением судном. Гамбургские правила, аналогично международным договорам, регулирующим другие виды перевозок, не освобождают перевозчика от ответственности за небрежность, проявленную в подобных случаях.

Финансовые пределы ответственности

16. Согласно Гамбургским правилам ответственность перевозчика ограничивается 835 единицами специальных прав заимствования (СПЗ) за единицу отгрузки или 2,5 СПЗ за один килограмм груза в зависимости от того, какая сумма выше.

17. В Гагских и Гагско-Висбийских правилах финансовые пределы устанавливаются в золотовалютных единицах. На практике, однако, пределы ответственности существенно отличаются в результате различных методов пересчета этих валютных единиц в национальные валюты. В ряде государств в качестве стандарта пересчета используется рыночная цена золота, в то время как в других странах используются иные стандарты. В тех случаях, когда используется рыночная цена золота, соответствующие пределы ответственности существенно превышают пределы, установленные в Гамбургских правилах.

18. Протоколом 1979 года к Гагско-Висбийским правилам установлены пределы в 666,67 СПЗ за единицу отгрузки или в 2 СПЗ за один килограмм груза в зависимости от того, какая сумма выше.

Палубный груз

19. Согласно Гагскому режиму перевозчик не несет ответственности за груз, перевозимый на палубе на основании коносамента, в котором указывается, что груз перевозится именно таким образом. На практике ответственность перевозчика в подобных случаях регулируется на основании договорных положений, которые, однако, не подпадают под действие императивных норм международных договоров.

20. Гамбургские правила, принимая во внимание современную технику перевозок, которая часто связана со штивкой контейнерного груза на палубе, предусматривают соответствующие правила для палубного груза.

Задержка

21. Гамбургские правила предусматривают императивную ответственность за задержку в сдаче груза. Финансовые пределы такой ответственности установлены в размере суммы, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз. Гаагские и Гаагско-Висбийские правила не предусматривают ответственности за задержку.

Ответственность фактического перевозчика

22. Гамбургские правила, как и международные конвенции о воздушной перевозке грузов и морской перевозке пассажиров, регулируют ответственность как "договорного перевозчика" (т.е. перевозчика, с которым грузоотправитель заключил договор на перевозку соответствующего груза), так и "фактического перевозчика" (т.е. перевозчика, которого договорный перевозчик привлекает к осуществлению части или всей перевозки, договор о которой заключил грузоотправитель). Гамбургские правила по сути устанавливают ответственность договорного перевозчика за всю перевозку, включая ту ее часть, которая осуществлена фактическим перевозчиком, и одновременно предоставляют грузовладельцу право привлечь к ответственности фактического перевозчика за осуществленную им часть перевозки.

23. В Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах вопросы об ответственности фактического перевозчика, который не выдал коносамента грузоотправителю, не регулируются. Это означает, что согласно Гаагскому режиму договорный перевозчик имеет возможность включить в коносамент оговорку, позволяющую перевозчику заключить субподряд на часть рейса или даже на весь рейс и освобождающую его в то же время от ответственности за переданную на основании субподряда часть перевозки.

"Преимущественная оговорка" "Paramount clause"

24. Согласно Гамбургским правилам в транспортный документ должно включаться указание о том, что перевозка регулируется положениями Гамбургских правил, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю. Кроме того, предусматривается, что перевозчик должен выплатить компенсацию заявителю требования, который понес ущерб в результате отсутствия этого требуемого указания. Гаагскими или Гаагско-Висбийскими правилами подобного требования не устанавливается.

Юрисдикция и арбитражное разбирательство

25. В Гамбургские правила включены императивные положения, которые касаются юрисдикции и арбитражного разбирательства и в соответствии с которыми заявитель требования может, по своему выбору, предъявить иск в суде (или может возбудить арбитражное разбирательство, если обращение к арбитражу было согласовано) в одном из следующих мест: в месте расположения коммерческого предприятия ответчика; в месте заключения договора о перевозке, при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; в порту погрузки; в порту разгрузки; или в любом другом согласованном месте.

26. Гаагские или Гаагско-Висбийские правила не содержат норм о юрисдикции или арбитраже. Это привело к широкому распространению практики включения в коносаменты оговорок, согласно которым требования должны заявляться в месте расположения коммерческого предприятия перевозчика. Поскольку такие оговорки могут быть неблагоприятны для грузовладельца, в ряде национальных законодательств были установлены императивные ограничения на использование таких оговорок о юрисдикции.

С. Проблемы, вызываемые одновременным существованием Гамбургского и Гаагского режимов

27. До того момента, когда режим Гамбургских правил заменит Гаагский режим ответственности, будут возникать юрисдикционные коллизии и практические проблемы в особенности в том, что касается рейсов между государствами, применяющими различные режимы.

28. Когда перевозка осуществляется из государства, являющегося участником Гаагских правил или Гаагско-Висбийских правил, в государство, являющееся участником Гамбургских правил, режим ответственности будет зависеть от места предъявления иска. Если иск предъявляется в государстве порта погрузки, то суд применит Гаагский режим; если в транспортный документ включена оговорка, предусматривающая применимость Гамбургских правил (см. выше, пункт 24), то действительность этой оговорки будет зависеть от того, приняло ли соответствующее государство положения о сфере применения Гаагского режима в качестве императивного правового регулирования. Если иск предъявляется в государстве порта разгрузки, то будут применяться Гамбургские правила.

29. В случае перевозки из государства, являющегося участником Гамбургских правил, в государство, являющееся участником Гаагских правил или Гаагско-Висбийских правил, суд в государстве порта погрузки будет применять Гамбургские правила. Суд в государстве места разгрузки будет применять Гаагские или Гаагско-Висбийские правила, если это государство распространило применимость Гаагского или Гаагско-Висбийского режима на прибывающий груз, как это было установлено многими государствами. Если действие режима Гаагских или Гаагско-Висбийских правил не было таким образом расширено, суд места разгрузки будет применять свои собственные коллизионные привязки для определения применимого режима.

30. В связи с тем фактом, что один и тот же спор может подпадать под юрисдикцию различных государств, применяющих различные режимы, возникает ряд нежелательных последствий. Одно из них состоит в том, что заявитель требования может, по своему выбору, предъявить иск в судах какой-либо конкретной страны с тем, чтобы обеспечить применимость правового режима, который считается наиболее благоприятным для заявителя требования, либо просто с тем, чтобы предупредить предъявление иска противной стороной в другой, менее благоприятной для его интересов правовой системе. Такой "подбор суда" неэффективен, может привести к параллельным разбирательствам, на основании которых будут, возможно, вынесены противоречивые решения, а также может обусловить неопределенность в том, что касается признания и приведения в исполнение арбитражных или судебных решений.

31. Другое возможное последствие состоит в том, что на различные части груза, перевозимые на одном и том же судне, распространяются различные режимы ответственности в зависимости от тех государств, в которых отдельные части груза были погружены или разгружены или в которых были выданы документы, подтверждающие договоры перевозки различных частей груза. Такое переплетение режимов является нежелательным с управленческой точки зрения, поскольку оно,

например, препятствует использованию унифицированной транспортной документации, которая соответствовала бы основополагающему режиму ответственности.

32. Еще одно последствие состоит в том, что в случае фрахтования судна, судовладелец, которому часто заранее не известно о том, где фрахтователь будет использовать судно, не знает в каких случаях он может быть привлечен к ответственности в качестве фактического перевозчика по Гамбургским правилам.

33. Еще одно последствие связано с мнением о том, что, с учетом всех факторов, пользователи транспортных услуг получают, согласно Гамбургским правилам, лучшую защиту в том, что касается ответственности, чем согласно Гаагскому режиму. Так, государство, которое будет продолжать свое участие в Гаагском режиме, будет во все большей степени считаться поддерживающим такую ситуацию, при которой перевозчики из этого государства предоставляют грузовладельцам, использующим порты этого государства, менее благоприятный режим, чем тем иностранным грузовладельцам, которые могут использовать Гамбургские правила.

34. Имеющиеся у сторон возможности самим избежать таких последствий, оговорив применимость Гамбургских правил, ограничены. Одно из препятствий заключается в том, что клубы взаимного страхования (общества взаимного страхования транспортной ответственности, принадлежащие перевозчикам) в рамках своих усилий по блокированию принятия и использования Гамбургских правил объявили, что, если перевозчик добровольно соглашается на применение Гамбургских правил на рейс, к которому обычно эти Правила не применяются, это нанесет ущерб покрытию перевозчика. Другое препятствие обусловлено тем фактом, что в связи с рядом ограниченных, однако коммерчески важных вопросов Гаагский режим ответственности более благоприятен для грузовладельца, чем Гамбургские правила. Поскольку минимальный уровень ответственности, устанавливаемый в рамках Гаагского режима, является императивным, действительность условий об использовании Гамбургских правил может быть оспорена. Например, в том что касается бремени доказывания, положения Гаагских и Гаагско-Висбийских правил об ответственности в случае пожара являются, как представляется, более благоприятными для грузовладельца, чем Гамбургские правила. В числе подобных случаев можно также упомянуть о финансовых пределах ответственности, которые, как отмечалось выше в пункте 17, по Гамбургским правилам установлены на более низком уровне, чем по Гаагским правилам и Гаагско-Висбийским правилам в тех государствах, в которых в качестве стандарта для пересчета сумм ограничения используется рыночная цена золота.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

35. Описанные выше проблемы постепенно исчезнут по мере того, как неединообразный и в существенной степени устаревший Гаагский режим будет заменяться современными Гамбургскими правилами. В то же время замещение происходит медленными темпами, что, очевидно, в значительной степени объясняется изложенными ниже подходами.

36. Во многих государствах, включая государства, обладающие крупными торговыми флотами, высказывалось мнение, что, хотя Гамбургские правила создают наиболее современный и оптимальный режим, присоединение к Гамбургским правилам следует отсрочить до того момента, пока некоторые другие государства также не присоединятся к этим Правилам. Обычно приводится аргумент о том, что законодательные меры следует отложить до того момента, когда Гамбургские правила будут приняты конкретными государствами, с которыми соответствующее

государство поддерживает тесные морские торговые связи. Этот подход, возможно, и являлся наиболее важной причиной низких темпов принятия Гамбургских правил.

37. Некоторые лица высказывали идею о том, что, поскольку в ряде стран перевозчики выступают против присоединения к Гамбургским правилам, следует предпринять попытку пересмотреть эти Правила. Необходимо, однако, отметить, что пересмотр обострит расхождения в законодательном регулировании, поскольку к существующим договорам будет добавлен новый, а никаких гарантий относительно того, что с помощью этого будет достигнута унификация законодательства, не имеется. Следует напомнить, что в законотворческом процессе, приведшим к выработке Гамбургских правил, участвовали все заинтересованные группы, а государства были представлены на действительно универсальном уровне; в ходе этого процесса были взвешены все аргументы, сделаны хорошо обдуманые уступки и встречные уступки, а подготовленный в результате переговоров документ получил, как это отмечалось выше в пункте 1, широкое одобрение. Учитывая эти обстоятельства, попытки повторного проведения переговоров представляются нецелесообразными.

38. Еще одно мнение, которое было обращено к некоторым государствам, являющимися сторонами Гаагских правил или Гаагско-Висбийских правил, состоит в том, что до широкого принятия Гамбургских правил эти государства в целях модернизации своего законодательства, возможно, пожелают дополнить свои действующие законодательные акты некоторыми основывающимися на Гамбургских правилах положениями в той мере, в которой они не противоречат Гаагским правилам или Гаагско-Висбийским правилам. Как это отмечалось выше в пункте 8, некоторые государства на практике приняли или намереваются принять законы, сочетающие положения Гаагского режима и положения Гамбургских правил. В результате применения такого подхода возникает серьезная проблема, заключающаяся в том, что расхождения в законодательном регулировании увеличиваются до такой степени, при которой международные перевозчики и их клиенты не могут полагаться на международный договор для определения своих прав и обязательств. Кроме того, применительно к государствам, участвующим в Гаагских правилах или Гаагско-Висбийских правилах, могут приводиться доводы о том, что какое-либо положение, перенесенное из Гамбургских правил в Гаагский режим, может противоречить международным обязательствам, вытекающим из Гаагского режима.

39. Вышеупомянутые мнения иногда в сочетании используются в рамках активных лоббистских компаний против Гамбургских правил, в ходе которых приводятся неточные, бездоказательные или преувеличенные доводы.

40. Представляется, что в целях ускорения процесса модернизации и согласования законодательства о морской перевозке грузов и преодоления тормозящего воздействия вышеупомянутых взглядов требуются согласованные и решительные действия со стороны государств. Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, как обеспечить принятие таких согласованных действий.