



Distr.
GENERAL

A/CN.9/63
29 February 1972
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Пятая сессия
Нью-Йорк, 10 апреля 1972 г.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ
МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Доклад Рабочей группы о результатах третьей сессии,
проходившей в Женеве с 31 января по 11 февраля
1972 года

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок была учреждена Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее второй сессии, состоявшейся в марте 1969 года. На своей четвертой сессии Комиссия расширила состав Рабочей группы, которая в настоящее время состоит из следующего двадцати одного члена Комиссии 1/: Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Венгрия, Гана, Египет, Заир, Индия, Испания, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Польша, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Франция, Чили и Япония.

2. Рабочая группа на своей второй сессии (22-26 марта 1971 года) сделала ряд рекомендаций относительно тем и методов работы, включая рекомендацию о том, чтобы вопрос о "коносаментх" был рассмотрен Комиссией 2/. Эти рекомендации были рассмотрены и одобрены Комиссией в резолюции, принятой на ее четвертой сессии 3/.

1/ Рабочая группа была расширена от первоначального состава в 7 членов.

2/ Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, доклад о работе ее второй сессии, 22-26 марта 1971 года (A/CN.9/55).

3/ Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971) (именуемый ЮНСИТРАЛ), доклад о четвертой сессии (1971), Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, дополнение № 18 (A/8417), пункт 19.

3. В соответствии с пунктом 3 этой резолюции Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок 6 апреля 1971 года провела совещание во время работы четвертой сессии Комиссии. На этом совещании члены Рабочей группы единогласно приняли решение, в котором намечаются конкретные меры по проведению ее работы 4/.

4. Третья сессия Рабочей группы проходила в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года; на сессии были рассмотрены переданные ей вопросы.

5. На сессии были представлены девятнадцать членов Рабочей группы 5/. На сессии присутствовали также наблюдатели от Ирана и Мексики и от следующих межправительственных и международных неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Европейской экономической комиссии, Европейского комитета по страхованию, Межправительственной морской консультативной организации, Международного института по унификации частного права (МИУЧП), Балтийской и международной морской конференции, Международной торговой палаты, Международной палаты судоходства и Международного союза морского страхования.

6. Председателем Рабочей группы был г-н Нагендра Сингх (Индия). На совещании Рабочей группы, состоявшемся 6 апреля 1971 года, председатель и заместитель председателя г-н Гервасия Коломбрес (Аргентина) были избраны на весь период работы третьей сессии Рабочей группы. Заместитель председателя не смог присутствовать на сессии. Рабочая группа без голосования путем всеобщего одобрения избрала следующих членов президиума:

Второй заместитель председателя: г-н Станислав Сухоржевский (Польша)

Докладчик: г-н Ричард Сент-Джон (Австралия)

7. На рассмотрение Рабочей группы были представлены следующие документы:

а) предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/WR.5);

4/ ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе четвертой сессии (1971), пункты 22-23.

5/ В соответствии с пунктом 2 резолюции, принятой на четвертой сессии Комиссии, г-н Кржистов Дабровский (Польша), председатель Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, был приглашен на сессию, но не смог на ней присутствовать.

/...

- b) доклад Генерального секретаря, озаглавленный "Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты" (A/CN.9/WG.III/WR.4, тома I, II и III, в дальнейшем именуемый Доклад Генерального секретаря).
- c) ответы на вопросы, содержащиеся в вопроснике о коносаментах, и исследования, представленные правительствами на рассмотрение Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/WR.4/Add.1, тома I и II);
- d) доклад секретариата ЮНКТАД: коносаменты (TD/B/C.4/ISL/6);
- e) доклад Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о работе третьей сессии, проходившей во Дворце Наций, в Женеве, с 5 по 18 января 1972 года (TD/B/C.4/ISL/12).

8. Рабочая группа приняла следующую повестку дня:

1. Открытие сессии.
2. Выборы докладчика.
3. Утверждение повестки дня.
4. Рассмотрение тематических вопросов, отобранных Рабочей группой на заседании, состоявшемся 6 апреля 1971 года.
5. Дальнейшая деятельность.
6. Дата четвертой сессии Рабочей группы.
7. Принятие доклада.

9. Рабочая группа решила использовать доклад Генерального секретаря об "Ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты" (A/CN.9/WG.III/WR.4) в качестве рабочего документа. Доклад Генерального секретаря прилагается в качестве дополнения. В ответ на решение Рабочей группы относительно программы работы (см. выше пункт 3) в докладе Генерального секретаря рассматриваются следующие вопросы:

- I. Период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществления; во время разгрузки и после ее осуществления) /часть первая доклада Генерального секретаря/.

- II. Ответственность за палубные грузы и перевозку животных
/Часть вторая доклада Генерального секретаря/.
- III. Оговорки в коносаментх, ограничивающие подсудность
исков каким-либо избранным судом /Часть третья доклада
Генерального секретаря/.
- IV. Подходы к основополагающим решениям, касающимся распре-
деления рисков между грузовладельцем и перевозчиком
/Часть четвертая доклада Генерального секретаря/.
- IO. Рабочая группа рассмотрела приведенные выше вопросы в том порядке,
в каком они были представлены в докладе Генерального секретаря; в
настоящем докладе эти вопросы будут рассмотрены в том же порядке.

I. Период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществления; во время разгрузки и после ее осуществления)

11. Рабочая группа рассмотрела вопрос о периоде ответственности перевозчика на основе части первой (пункты 7-41) доклада Генерального секретаря. В докладе отмечается, что Гаагские правила 6/ определяют гарантии, предоставляемые грузоотправителям против оговорок в коносаментх, освобождающих перевозчиков полностью или частично от ответственности за утрату или повреждение груза. Подчеркивалось, что, согласно статье I "е" Гаагских правил, период, в течение которого они применимы, определяется как период с момента "погрузки груза на судно" до момента "его выгрузки с судна" и что согласно статье VII эти правила не применимы в отношении утраты или повреждения груза, происшедших "до погрузки его на судно и после его выгрузки с судна ...".

12. В докладе Генерального секретаря рассматриваются две проблемы, касающиеся действия вышеупомянутых положений Гаагских правил 7/:

- 1) сомнение по поводу применимости этих правил в отношении утраты или повреждения груза во время операций по погрузке и разгрузке и
- 2) тот факт, что эти правила не распространяются на случаи утраты или повреждения груза до погрузки или после выгрузки, даже если груз находится в ведении или под контролем перевозчика или его агентов. Что касается первой проблемы, то в докладе (пункт 26) предлагается проект поправки, имеющей целью уточнить применение Гаагских правил к погрузочно-разгрузочным операциям.

6/ Международная конвенция для унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (известная также под названием Брюссельской конвенции 1924 года) Лига Наций, Treaty Series (Тсм СХХ, стр.157, № 2764). Материально-правовые положения данной конвенции часто именуется Гаагскими правилами.

7/ В пункте 7 доклада отмечается, что эти и другие проблемы, рассмотренные на заседаниях Рабочей группы, были подняты в документации и в ходе обсуждений на заседаниях Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок (ТД/В/С.4/86) и Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок (А/СН.9/55). Эти проблемы затрагивались также в ответах на вопросники и в исследованиях, которые были переданы Генеральному секретарю до и во время подготовки его доклада.

/...

В отношении второй проблемы в докладе (пункты 37 и 39) выдвигаются альтернативные поправки, имеющие целью распространить действие Гаагских правил на период, предшествующий погрузке и следующий за разгрузкой, пока груз находится во владении или ведении перевозчика.

13. На пленарных заседаниях Рабочей группы всеобщую поддержку получило предложение о продлении периода применимости Гаагских правил по сравнению с периодом, установленным в существующих положениях статей I "e" и УП. Рабочая группа в целом согласилась, что Гаагские правила должны применяться к периоду, предшествующему погрузке, и к периоду, следующему за разгрузкой, когда груз находится на хранении или в ведении перевозчика или его агентов. Однако считается, что период ответственности, установленной Гаагскими правилами, не должен начинаться до момента принятия перевозчиком груза на хранение в порту погрузки и не должен продолжаться за пределами порта выгрузки. Рабочая группа поручила Редакционной группе разработать проект текста, который отражал бы достигнутую договоренность. В целом было признано, что текст, предложенный в пунктах 37 и 39 доклада Генерального секретаря, мог бы послужить основой работы Редакционной группы.

14. Редакционная группа приняла решение относительно пересмотра статьи I "e" и соответствующих положений статьи III "2" Гаагских правил. Эти проекты положений и комментарии к соответствующим поправкам, которые могут потребоваться в случае принятия пересмотренной статьи I "e", изложены в докладе, представленном Редакционной группой 8/. Ниже приводится этот доклад Редакционной группы с незначительными поправками, внесенными Рабочей группой 9/:

8/ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.14.

9/ Поправки, внесенные Рабочей группой, заключаются в следующем: а) в пункте ii "b" пересмотренной статьи I "e", Рабочая группа опустила скобки, в которые были заключены слова "или обычаем"; б) в пункте iii Рабочая группа вставила слово the", перед словом "agents", а слово "и", следующее сразу после слова "агентов", заменила словом "или", цель последней поправки заключается в уточнении того, что слова "действующих в силу инструкций" относятся только к словам других лиц".

/...

"ДОКЛАД РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1. Редакционная группа № 1 рассмотрела вопрос об изменении редакции Брюссельской конвенции 1924 года с тем, чтобы она отвечала мнениям в отношении общей линии, выраженным в ходе обсуждения в Рабочей группе вопроса о периоде ответственности перевозчика. Редакционная группа рекомендует следующее определение периода ответственности:

Измененная редакция статьи I(e) "Перевозка грузов"^{10/}

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

2. Формулировка статьи III(2) должна отвечать пересмотренной редакции статьи I "e". Редакционная группа рекомендует следующее изменение. (Начало первой фразы существующего текста Конвенции заключается в квадратные скобки, с тем чтобы отметить, что ссылку на статью IV, возможно, потребуется пересмотреть после того, как Рабочая группа примет решение в отношении правил об ответственности, изложенных в статье IV).

^{10/} Названия статей заключены в квадратные скобки, поскольку пока еще не решено, какую форму должны принять новые правила.

Пересмотренная редакция статьи III (2)

С учетом положений статьи IV перевозчик должен надлежащим образом и тщательно принять, погрузить, обработать, уложить, перевезти, хранить, беречь, выгрузить и сдать груз, находящийся в его ведении.

3. Отмечается, что может оказаться необходимым пересмотреть некоторые другие положения Брюссельской конвенции 1924 года в связи с решением в отношении периода ответственности перевозчика, отраженным в пункте 1. Так следует рассмотреть вопрос о пересмотре или возможном исключении статьи VII¹¹/.

4. Другие положения, которые могут потребовать внимания в свете рекомендации, содержащейся в пункте 1 выше, включают статью III (6) и статью IV (2). Рекомендуются, чтобы вопрос о таких взаимосвязанных поправках был рассмотрен в ходе пересмотра Рабочей группой этих и связанных с ними положений по существу.

5. Один из представителей особо зарезервировал свою позицию в отношении подпункта "ii" "с" статьи I "е" в ее измененном виде.

Рассмотрение доклада Редакционной группы

15. Рабочая группа тщательно рассмотрела доклад Редакционной группы и постановила:

- a) принять изложенные выше определение периода ответственности в связи со статьей I "е";
- b) принять пересмотренную редакцию статьи III (2) Гаагских правил, приведенную в пункте 2 доклада Редакционной группы, с тем чтобы привести эту статью в соответствие с пересмотренной редакцией статьи I "е";
- c) исключить статью VII из Гаагских правил на том основании, что эта статья несовместима со статьей I "е" в изложенной выше пересмотренной редакции и что в связи с пересмотром статьи I "е" отпадает потребность в дополнительных положениях;
- d) принять пункт 4 доклада Редакционной группы, согласно которому другие положения (включая статью III (6) и статью IV (2)) могут потребовать внимания в свете пересмотра статьи I "е".

16. Два представителя особо зарезервировали свою позицию в отношении подпункта (ii)(с) пересмотренного текста статьи I (е).

¹¹/ Как будет отмечено ниже в пункте 15 (с), Рабочая группа рассмотрела этот вопрос и постановила исключить статью VII, в связи с чем ряд делегаций сделали оговорки.

17. Несколько делегаций сделали оговорку по поводу исключения статьи УП.

18. В ходе обсуждения доклада Редакционной группы было высказано предложение, поддержанное рядом представителей, о включении следующей новой статьи в Гаагские правила:

"С учетом положений статьи У перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение груза в порту погрузки, во время перевозки или в порту разгрузки, кроме как в соответствии с настоящими правилами".

19. Рабочая группа постановила отложить рассмотрение этого предложения. Некоторые представители, отмечая, что измененные тексты статей 1 "е" и III (2) представляют собой улучшение по сравнению с действующими Гаагскими правилами, в то же время указывали на возможность дальнейшего улучшения пересмотренных текстов. Некоторые из этих делегаций отметили, что текст пересмотренной статьи 1 "е" неясен в том отношении, что в нем не проводится достаточно четкого различия между i частными складами и другими частными посредниками; и ii государственными портовыми властями или таможенными складами.

20. Один из представителей отметил, что предлагаемый пересмотр является неполным, так как при этом оставляется в стороне вопрос об ответственности лиц, которые обрабатывают груз 12/. Этот представитель сослался на действующий в его стране закон, который унифицировал ответственность таких лиц и перевозчика и возложил на этих лиц исключительную ответственность перед теми (перевозчиком или грузоотправителем), кто пользуется их услугами. Он также отметил, что данный закон удовлетворительно регулирует проблемы, касающиеся утраты и повреждения груза в период, когда он находится на попечении указанных лиц. Эти трудности будут сохраняться в странах, где ответственность лиц, обрабатывающих груз, и перевозчика не унифицирована. В заключение он высказал мысль о том, что впредь до такой унификации новые положения о периоде ответственности перевозчика, содержащиеся в предлагаемом проекте пересмотренных статей 1 "е" и III (2), представляют собой полезное улучшение Гаагских правил.

21. Ряд представителей выразили мнение о том, что в пункте 1 (ii) доклада Редакционной группы в первой фразе после слов "принятие груза перевозчиком" следует добавить слова "в порту погрузки", а после слов "сдали им груза" добавить слова "в порту разгрузки". Некоторые представители предложили, чтобы из пункта 1 (ii) (b) доклада Редакционной группы было исключено слово "обычаем". Другой представитель поднял вопрос о том, распространяются ли положения пункта "ii"

12/ "Manutentionnaire" во французском тексте.

/...

пересмотренной статьи 1 "е" на случай, когда перевозчик выгружает груз во время перевалки, а затем и этот груз погружается на другое судно. Один из представителей выразил мнение, что более простое решение в отношении статьи 1 "е" могло бы состоять во включении в текст статьи УП положения, которое бы особо запрещало оговорки в коносаментах, освобождающих перевозчика от ответственности до погрузки и после разгрузки. Однако другой представитель отметил, что оговорки в коносаментах, которые не соответствуют Гаагским правилам, будут недействительными, согласно статье III (8), которая, следует полагать, будет сохранена при любом пересмотре Конвенции.

II. Ответственность за палубные грузы и перевозку животных

22. Рабочая группа рассмотрела проблемы, возникающие в связи с тем, что определение "груза" в статье I"с" Гаагских правил исключает "животных и груз, который в договоре перевозки указывается как палубный и фактически перевозится на палубе". Отдельно было рассмотрено исключение из этой статьи А) перевозки палубного груза и В) перевозки животных.

А. Палубные грузы

23. В докладе Генерального секретаря рассматривались три проблемы, возникающие в результате исключения перевозок груза на палубе I3/.

1) Перевозчик может избежать ответственности за потерю перевозимого на палубе груза или нанесение ему ущерба в результате причин, абсолютно не связанных с особым риском перевозки подобных грузов на палубе;

2) грузовые контейнеры, которые в равной степени могут безопасно перевозиться как на палубе, так и в трюме, не включались в положения Правил в том случае, когда они перевозились на палубе; и

3) было не ясно, являются ли грузы, размещенные на основной палубе, но под некоторыми типами предохранительных покрытий, "палубными грузами" и подлежат ли такие грузы исключению их из Гаагских правил.

В докладе содержатся предлагаемые поправки в отношении этих проблем I4/. Рабочая группа использовала материалы обсуждения и проекты поправок, содержащиеся в докладе, в качестве основы для обсуждения "палубных грузов".

24. На пленарных заседаниях Рабочей группы широкую поддержку получила мысль об отмене исключения перевозок груза на палубе из определения "груз" в статье I"с" и распространении Гаагских правил также на перевозки палубных грузов. Некоторые представители выразили мнение о том, что в случае принятия таких мер в Гаагские правила следует добавить положение, освобождающее перевозчика от ответственности за потерю перевозимого груза или причиненный ущерб в результате особого риска, связанного с перевозкой груза на палубе. Другие представители считали, что в специальном положении подобного рода нет

I3/ Данный вопрос рассматривается в докладе Генерального секретаря в пунктах 42-66.

I4/ Предлагаемые проекты дополнений содержатся в пунктах 58, 60, 63 и 66 доклада Генерального секретаря.

/...

необходимости. По их мнению, общий стандарт ответственности перевозчика, основанный на принципе виновности, может применяться как к перевозкам груза на палубе, так и к другим видам перевозок. Перевозчик будет нести ответственность за потерю перевозимого на палубе груза или причиненный ему ущерб только в том случае, если он не принял предохранительных мер, обычно предусматриваемых в отношении такого груза.

25. После обсуждения этого вопроса Рабочей группой он был передан на рассмотрение Редакционной группы. Редакционная группа приняла решение о внесении поправки к статье I"с" и внесла ряд рекомендаций и замечаний, которые были включены в ее доклад Рабочей группе I5/. Этот доклад, с небольшими поправками Рабочей группы I6/, гласит:

ЧАСТЬ ВТОРАЯ ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ № I: ПЕРЕВОЗКА
ГРУЗА НА ПАЛУБЕ

I. Редакционная группа № I рассмотрела текстуальные изменения Брюссельской конвенции 1924 года, с тем чтобы отразить мнения по вопросам общей линии, выраженные в ходе дискуссии Рабочей группы относительно исключения палубного груза из определения "груз", содержащегося в статье I"с". Редакционная группа рекомендует следующее определение понятия "груз":

Изменение статьи I"с" "груз"

"Груз" включает грузы, изделия, товары и предметы любого характера за исключением животных.

2. Редакционная группа далее рекомендует представить на рассмотрение Рабочей группы следующее положение:

Возможное добавление к статье IV

В отношении груза, который в договоре перевозки указывается как палубный и фактически перевозится на палубе, весь риск за потерю или ущерб, возникающие или являющиеся следствием опасности, свойственной подобной перевозке или связанной с ней, несут грузоотправитель и грузополучатель, однако в остальных отношениях хранение и перевозка такого груза регулируются положениями настоящей Конвенции. I7/

I5/ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.19.

I6/ Рабочая группа внесла следующие поправки: а) формулировка пункта 3 была пересмотрена, исходя из того, что первоначальный вариант являлся двусмысленным; и б) в пункте 4"а" слова "обычная практика", которые первоначально следовали непосредственно после слова "грузоотправитель", были опущены и слова "возможная обычная практика" были добавлены в конце этого подпункта.

I7/ Как отмечается ниже в пункте 28, Рабочая группа не достигла договоренности по этому положению и постановила, что к этому вопросу следует вернуться на следующей сессии Рабочей группы.

/...

Редакционная группа считала, что вопрос о включении этого положения должен быть решен в связи с рассмотрением норм ответственности, содержащихся в статье IV Конвенции. При рассмотрении приведенного выше положения Рабочей группе следует принять к сведению следующие предложения, внесенные членами Редакционной группы:

- a) исключить из текста слова "или связанной с нею";
- b) исключить из текста выражение "который в договоре о перевозке указывается как палубный и фактически перевозится на палубе", с тем чтобы статья гласила: "в отношении груза, перевозимого на палубе", и т.д.;
- c) взять за основу этого положения пункт 4 статьи I7 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), составленный в Женеве 19 мая 1956 года. В этой Конвенции говорится, в частности, следующее:

"... транспортер освобождается от лежащей на нем ответственности, когда потеря или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

- a) с пользованием открытыми не покрытыми брезентом автомобилями, если такое пользование было определено договором и об этом упомянуто в накладной; ...".

3. Редакционная группа согласилась, что не обязательно определять термин "перевозка груза на палубе" в виде, как предлагается в пункте 66 доклада Генерального секретаря.

4. Редакционная группа сочла необходимым включить дополнительные положения о палубном грузе, отражающие следующие принципы I8/:

- a) Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или установленным законом требованиям, или возможной обычной практике.
- b) Любое соглашение между перевозчиком и грузоотправителем, предусматривающее, что груз может перевозиться на палубе, должно быть отражено в заявлении, содержащемся в коносаменте.

I8/ Как отмечается ниже в пункте 29, некоторые представители высказали оговорки в отношении этого пункта.

/...

- с) Если коносамент не содержит заявления, указанного выше в пункте "b", предполагается, что перевозчик и грузоотправитель не заключали подобного соглашения, однако в отличие от грузоотправителя перевозчик имеет право подтверждать и ссылаться на действительное соглашение.

Редакционная группа также решила, что следующие принципы требуют дальнейшего рассмотрения:

- d) Если соглашение с грузоотправителем о том, что груз будет перевозиться на палубе, не отражено в коносаменте, то перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в случае претензии со стороны грузополучателя, который при получении коносамента действовал вполне добросовестно.
- e) Если груз перевозится на палубе в нарушение принципов, упомянутых выше в пункте "a", то перевозчик несет ответственность за всякую прямую или косвенную потерю перевозимого на палубе груза.

Некоторые члены Редакционной группы высказались за, а другие - против принципов, упомянутых выше в пунктах "d" и "e". Редакционная группа рекомендовала подвергнуть эти вопросы дальнейшему рассмотрению, с тем чтобы на своей следующей сессии Рабочая группа смогла принять по ним решение.

Рассмотрение доклада Редакционной группы

26. Рабочая группа рассмотрела доклад Редакционной группы и приняла новый текст статьи I"с" Гаагских правил в форме, приводимой выше.

27. Рабочая группа приняла к сведению пункты 2-4 доклада Редакционной группы.

28. Были высказаны мнения как за, так и против редакционного варианта, представленного в скобках в пункте 2 доклада под заголовком "Возможное добавление к статье IV". Это положение могло бы освободить перевозчика от ответственности за потерю груза или нанесение ему ущерба в результате особого риска, связанного с перевозкой груза на палубе. Некоторые представители высказали возражения в отношении будущего рассмотрения этого положения на том основании, что груз, перевозимый на палубе, должен быть включен в Гаагские правила на том же основании, что и прочие виды груза, и что данный вопрос не следует подвергать новому обсуждению. С другой стороны, часть представителей считала, что положение, подобное возможному дополнению к статье IV, должно быть включено в Гаагские правила и что этот вопрос должен быть рассмотрен на будущей сессии Рабочей группы. По мнению

/...

ряда представителей, общие правила об ответственности будут в любом случае иметь подобный эффект при том условии, что такие правила будут основываться на положении о виновности; эти представители присоединились к выраженному Редакционной группой мнению о том, что указанное предложение следует рассмотреть в связи с правилами об ответственности, содержащимися в статье IV.

29. Некоторые представители указали на то, что выдвигаемые в пункте 4 доклада Редакционной группы принципы будут действительными только в том случае, если Гаагские правила будут впоследствии дополнены положением, содержащим специальные нормы в отношении ответственности перевозчика за груз, перевозимый на палубе. С другой стороны, один из представителей отметил, что эти положения касаются не столько вопроса об ответственности за палубный груз, сколько требования о том, чтобы перевозчик включал в коносамент заявление о том, что данный груз перевозится или может перевозиться на палубе в соответствии с договором, заключенным с грузоотправителем. При невключении перевозчиком такого заявления в коносамент такая перевозка грузов на палубе будет в правовом отношении означать нарушение контракта 19/.

19/ Следующее предложение, направленное на достижение этих целей, было представлено одним из представителей:

"1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если подобная перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем, обычной практике или установленным законом требованиям.

2. Если перевозчик и грузоотправитель согласились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик должен включить в коносамент указание на этот счет. При отсутствии подобного указания перевозчик обязан доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было достигнуто. Однако перевозчик не имеет права ссылаться на заключение подобного соглашения с третьей стороной, добровольно принявшей условия коносамента.

3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе в нарушение положений пункта 1, перевозчик должен нести ответственность за потерю груза или нанесенный ему ущерб, вызванный исключительно перевозкой груза на палубе, в соответствии с положениями пункта 5 статьи 4, дополненной в 1968 году Дополнительным протоколом. Это положение распространяется на тот случай, когда перевозчик в соответствии с пунктом 2 данной статьи не имеет права ссылаться на соглашение в отношении перевозки груза на палубе".

В. Перевозка животных

30. Как отмечалось выше, Рабочая группа рассмотрела также проблемы, связанные с исключением "животных" из термина "груз" в статье I"с" Гаагских правил. В докладе Генерального секретаря (пункты 64-74) отмечается, что в результате этого исключения Гаагские правила не обеспечивают защиты от утраты животных или нанесения им ущерба, и предлагаются альтернативные подходы к решению данной проблемы.

31. Ряд представителей выступили в пользу включения животных в сферу действия Гаагских правил, однако ими было также отмечено, что было бы целесообразным включить положения, освобождающие перевозчиков от ответственности за утрату или нанесение ущерба, являющиеся результатом особого риска, связанного с перевозкой животных. Два представителя внесли предложение, в котором содержатся приводимые ниже положения, учитывающие случаи риска:

- а) "Животные, перевозимые на палубе или в трюмах, рассматриваются как "груз" в том смысле, в каком этот термин понимается в данной статье, если доказано, что ущерб или утрата вызваны исключительно непригодностью судна для плавания или неосторожностью перевозчика" 20/.
- б) (Добавление к статье I"с") - "Однако в отношении перевозки животных допускаются любые оговорки об ответственности и возмещении убытков, связанных с теми видами риска, которые присущи таким перевозкам" 21/.

32. Другие представители, выступавшие за включение живых животных в сферу действия Гаагских правил, однако указывали на то, что положения статьи IV "2" являются достаточными для защиты грузоперевозчиков от каких-либо особых видов риска, присущих перевозке животных.

33. Ряд других представителей выступили против включения животных в сферу действия Гаагских правил. По их мнению, в случае включения животных в эти правила трудности, связанные с выявлением причин утраты животных или нанесения им ущерба, вызовут споры ("трения") между грузоперевозчиками и владельцами грузов. Они считают, что регламентация перевозки животных если и должна осуществляться, то посредством разработки отдельных правил. Однако, по их мнению, эта проблема не имеет практической важности. Другие представители, напротив, считают эту проблему важной и не видят причины, в силу которой перевозчики живых животных должны оставаться без какой-либо защиты от потерь, независимо от того, что эти потери являются результатом особых видов риска, связанных с такой перевозкой.

20/ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.3.

21/ A/CN.9/WG.III(III)/CRP.4.

/...

34. Ввиду отсутствия договоренности о подходе к решению вопросов, связанных с перевозкой животных, Рабочая группа решила отложить принятие решения по этому вопросу. Некоторые представители указали, что им потребуется дополнительная информация, для того чтобы принять решение о выборе надлежащего подхода к данной проблеме. Наблюдатель от Международного института по унификации частного права высказал мнение о том, что Комиссия может счесть необходимым обратиться к МИУЧП с просьбой подготовить исследование по вопросу о правилах, которые следует применять при перевозке животных.

Ш. Оговорки в коносаментх, ограничивающие подсудность
исков каким-либо избранным судом

А. Выбор оговорок о судах

35. Рабочая группа рассмотрела разделы А, В и С части третьей доклада Генерального секретаря (пункты 75-125), в которых рассматриваются проблемы, связанные с оговорками в коносаментх, предусматривающих, что иски могут возбуждаться лишь в определенном суде. В докладе отмечается, что указанные в коносаменте место для предъявления иска часто является настолько неудобным для грузовладельцев, что затрудняет нормальное предъявление и разрешение исков. В Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) не содержится никаких положений, связанных с этим вопросом. В докладе резюмируются существующие правовые нормы в этой области; в нем указывается, что эти нормы в различных правовых системах существенно отличаются друг от друга и что их действительность во многих системах сомнительна.

36. В этой части доклада Генерального секретаря выделяются пять возможных подходов. Первый подход заключается в том, чтобы не устанавливать никаких предписаний по данному вопросу. Во втором подходе предусматривается включение положения, в котором заявлялось бы о том, что любой выбор оговорок о судах не имеет юридической силы. Третий подход состоит во включении положения, в котором устанавливались бы общие критерии в отношении эффективности оговорок о выборе суда. Четвертый подход, который воплощен в проекте предложения А 22/ предусматривает включение Положения, в котором указывалось бы несколько возможных мест для предъявления иска. В пятом подходе, который воплощен в проекте предложения В 23/, признается юридическая сила оговорок о выборе суда, поскольку они предусматривают по крайней мере несколько альтернативных мест для возбуждения иска, перечисленных в законе.

37. При обсуждении данного вопроса в Рабочей группе в целом была поддержана идея о включении в такие правила положения, которое регулировало бы оговорки о выборе судов. Несколько представителей предложили, однако, составить отдельный протокол, в котором содержалось бы положение о выборе судов, поскольку это позволило бы государствам принять нормы об ответственности перевозчика, содержащиеся в Гаагских правилах, даже если бы положения о юрисдикции были для них неприемлемы. Большинство выступивших представителей одобрили подход, изложенный в проекте предложения А доклада Генерального секретаря, при условии внесения в него некоторых поправок и дополнений.

38. После обсуждения этого вопроса в Рабочей группе, Редакционной группе было предложено разработать положение, которое бы отражало согласованное мнение, достигнутое на пленарных заседаниях.

22/ Доклад Генерального секретаря, пункт 113.

23/ Там же, пункт 125.

39. Редакционная группа решила добавить к Гаагским правилам положение относительно оговорок о выборе. Проект предложения был изложен в докладе, который был представлен Рабочей группе. Этот доклад с некоторыми поправками, внесенными Рабочей группой, гласит:

ЧАСТЬ III ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ
ОГОВОРКИ О ЮРИСДИКЦИИ, ВЫБОР СУДОВ

1. Редакционная группа I рассмотрела вопрос о дополнении Брюссельской конвенции 1924 г. положением, которое бы отражало мнения в отношении общей линии, высказанные в ходе обсуждения Рабочей группой оговорок о выборе судов.

2. В соответствии с мнениями, выраженными в Рабочей группе, Редакционная группа согласилась взять за основу своей работы положения проекта предложения А, содержащегося в пункте 113 доклада Генерального секретаря. Было также решено использовать предложения, содержащиеся в документе CRP.11 24/в качестве основы для редакции.

3. Редакционная группа рекомендует следующее положение в отношении оговорок о выборе судов:

Предлагаемый проект положения

A.1. При судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки, истец по своему выбору может предъявить иск в Договариваемом государстве, на территории которого находится:

- a) основное предприятие или, при отсутствии такового, обычное местопребывание ответчика; или
 - b) место заключения договора при условии, что ответчик располагает на этой территории предприятием, отделением или агентством, через посредство которого был заключен договор; или
 - c) порт погрузки; или
 - d) порт разгрузки; или
 - e) место, указанное в договоре перевозки.
- 2.a) Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, иск может быть предъявлен в судах любого порта Договариваемого государства, где перевозившее груз судно может оказаться законным образом арестованным в соответствии с применимыми законами этого государства. Однако в таком случае по ходатайству ответчика истец должен перенести

иск по своему выбору в один из судов, указанных в пункте А, для рассмотрения этого иска; однако до такого переноса иска ответчик должен предоставить гарантии, достаточные для обеспечения оплаты судебного решения, которое может быть впоследствии вынесено в пользу истца по этому иску.

в) Все вопросы, касающиеся достаточности или других аспектов обеспечения, определяются судом в месте ареста.

В. Никакого судебного производства, возникающего из договора перевозки, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте А выше. Предыдущие положения не препятствуют осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

С.1. В тех случаях, когда иск предъявлен в суде, являющемся компетентным в соответствии с пунктом А, или когда таким судом вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не может быть возбужден кроме тех случаев, когда решение суда, в котором иск был предъявлен первым, не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое судопроизводство.

2. Для целей настоящей статьи возбуждение мер по приведению в исполнение судебного решения не рассматривается как предъявление нового иска.

3. Для цели настоящей статьи передача иска в другой суд в пределах той же страны не рассматривается как предъявление нового иска.

Д. Несмотря на положения предыдущих пунктов, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования, вытекающего из договора перевозки и в котором определяется место возможного предъявления иска истцом.

Замечания к предлагаемому проекту положения

4. Внимание Рабочей группы обращается на следующее:

а) Пункт А.1 "е": Некоторые представители зарезервировали свою позицию.

б) Пункт А.2: Следует рассмотреть связь между данным положением и Международной конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Брюссель, 1952 г.), которая также содержит правила в отношении юрисдикции.

/...

- c) Пункт В: Вторая фраза основывается на статье 4 Конвенции о юрисдикции избранного суда в случае международной купли-продажи товаров (1958).
- d) Пункт С.1: Редакционная группа также рассмотрела вопрос о включении положения, содержащегося в статье 1.3 Международной конвенции о некоторых нормах, касающихся гражданской юрисдикции в случае столкновения судов (Брюссель, 1952 г.).

Рассмотрение доклада Редакционной группы

40. Рабочая группа рассмотрела приведенный выше доклад Редакционной группы. Многие представители заявляли, что, как они полагают, рассматриваемое положение относительно оговорок о выборе суда является предварительным и подлежит пересмотру. На основе такого предположения, Рабочая группа одобрила доклад с учетом замечаний, приведенных ниже. Эти замечания излагаются в том порядке, в каком соответствующие положения приведены в предлагаемом проекте положения.

41. Пункт А. Общая структура. В пункте А.1. для истца устанавливается пять возможных мест возбуждения иска. Первые четыре, согласно подпунктам a - d, не зависят от какого-либо договорного положения. Пятое возможное место, предусмотренное в подпункте e, может быть использовано в том случае, если оно предусмотрено в договоре перевозки, однако договор не может исключать ни одного из мест, указанных в пунктах a - d. Следует отметить, что это положение применяется к любым судебным тяжбам, вытекающим из договора перевозки; "истец", к которому применяется это положение, может быть грузо-владельцем или перевозчиком.

42. Один представитель внес предложение о том, что слово "истец" в пункте А.1 проекта предложения следует заключить в скобки с тем, чтобы обратить мнение этого представителя, считающего, что подпункты a - d должны применяться только к отправителям и получателям в том случае, если будут затронуты их интересы.

43. Одним из аспектов пункта А, вызвавшим замечания, является положение о том, что истец может возбуждать иск в договаривающемся государстве, "на территории которого находится" одно из мест, перечисленных в пяти подпунктах a - e. Таким образом, не является необходимым предъявлять иск в "месте" нахождения предприятия или в "порту" погрузки или разгрузки. Некоторые представители предложили изменить этот подход; согласно одному из предложений, слова "в договаривающемся государстве, на территории которого находится" следует заменить словами: "в одном из ниже следующих мест в договаривающемся государстве". Эти представители считали, что существующая формулировка данного положения в отношении территории государства не содержит достаточного указания на то, где должен возбуждаться иск, и может привести к тому, что иск будет предъявлен в неудобном суде, особенно в случае, когда речь идет о больших по размеру странах. В порядке возражения против предлагаемого изменения отмечалось, что понятие "место" является неопределенным, а в отношении пунктов c и d, - что в порту может не оказаться компетентного суда. Далее отмечалось, что во многих правовых системах эта проблема максимально облегчается наличием правил о соответствующем суде для возбуждения дела (территориальная подсудность) и что на практике истцы предъявляют свои иски в суде, в котором удобно представить соответствующие доказательства, а не в суде, удаленном от места сделки.

/...

44. В связи со второй строкой пункта А.1. предлагаемого проекта положения ряд представителей заявили, что слово "договаривающееся" содержит элемент, заслуживающий тщательного изучения. Было отмечено, что этот элемент может свести на нет цель проекта положения, направленного на предоставление истцу выбора суда, в котором он может возбудить иск; поэтому следует рассмотреть возможность его исключения.

В связи с пунктом А.1"б" предлагаемого проекта предложения один представитель высказался за исключение слова "агентство" и добавил, что включение этого слова может создать опасность того, что иски будут возбуждаться в местах, удаленных на слишком большое расстояние от того места, где был нанесен ущерб. Другой представитель заявил, что оговорка в является излишней и необоснованно увеличивает число мест, предоставляемых истцу.

45. В связи с подпунктом А.1"е" предлагаемого проекта положения ряд представителей высказал оговорки, а некоторые из них высказали мнение о том, что этот подпункт следует исключить. Эти представители отмечали далее, что они могут поддержать положение, позволяющее сторонам договора добавлять еще одно место для предъявления иска к выбору, содержащемуся в пунктах а - д, если только выбор, представляемый договором, будет открыт для сторон, заинтересованных в грузе, а не для перевозчика. Отмечалось, что это различие проводится потому, что договор морской перевозки является договором присоединения, который, как правило, подготавливается перевозчиками; Гаагские правила должны допускать лишь суды, свободно избранные сторонами.

46. В связи с пунктом А (2) проекта положения, другие представители ссылались на указание об этом положении в пункте 4"б" доклада Редакционной группы по этому вопросу и указывали, что данное положение может создать трудности для государств-участников, подписавших Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся задержания морских судов (Брюссель, 1952 г.) и что было бы правильной исключить ее или, во всяком случае, поместить его в скобки. Один из представителей далее заявил, что данный пункт является неприемлемым, поскольку он приведет к неоправданному расширению числа компетентных судов, открытых для истца. Он отметил, что этот пункт предусматривает исковое производство по существу, возбуждаемое на основании ареста судна, а не только предварительные и обеспечительные меры, о которых говорится во второй фразе пункта В проекта положения. Было высказано предположение о том, что этот последний пункт подкрепляет мнение о том, что пункт А (2) имеет целью установление юрисдикции для целей предъявления исков в местах, где судно могло бы быть арестовано.

47. Председатель Редакционной группы изложил мнение Редакционной группы о связи пункта А (2) со второй фразой пункта В. Он заявил, что во второй фразе пункта В уточняется, что предлагаемый проект положения не имеет целью предоставить право наложения ареста на суда;

это право оставляется за национальным законодательством. В пункте А 2 (а) предусматривается лишь то, что если судно арестовано (в соответствии с национальным законом), то иск может быть возбужден при наличии условий, изложенных в настоящем пункте и с учетом изложенных в этом пункте положений о переносе иска и обеспечения.

48. Один из представителей заявил, что, по его мнению, любое положение по вопросам юрисдикционных оговорок должно основываться на принципе автономии воли сторон и, поэтому, должно исходить из признания юридической действительности любого суда, по которому было достигнуто согласие сторон. В таком положении могут предусматриваться альтернативные компетентные суды для использования в тех случаях, когда стороны не достигли согласия в коносаменте относительно суда. С другой стороны, учитывая трудности в отношении сбалансированного подхода к решению этого вопроса, а также сложные процессуальные аспекты данной проблемы, тот же представитель предложил в качестве альтернативного решения не включать в Гаагские правила никаких юрисдикционных оговорок.

Раздел В - Оговорки об арбитраже

49. Рабочая группа рассмотрела раздел D части третьей доклада Генерального секретаря (пункты I27-I49), касающийся оговорки об арбитраже. В Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) не содержится никакого положения об арбитраже. В докладе отмечается, что регулирование оговорок о выборе судов новым положением в Брюссельской конвенции 1924 года может привести к более широкому включению перевозчиками оговорок об арбитраже в коносаменты в целях определения места предъявления исков.

50. В докладе предлагается ряд возможных вариантов. Вариант a не требует внесения каких-либо изменений в существующие правовые нормы. Вариант b потребует включения положения, в котором оговорки об арбитраже объявлялись бы не имеющими силы. Варианты c и d, которые воплощены в проекте предложений C и D 25/, требуют включения положения, в котором указывались бы возможные места арбитражного разбирательства. Вариант e, который воплощен в проекте предложения E 26/, касается применения норм Брюссельской конвенции 1924 года при арбитражном разбирательстве.

51. На пленарных сессиях Рабочей группы было в общем поддержано мнение о том, что Гаагские правила должны включать положение об оговорках об арбитраже с уделением особого внимания месту разрешения спора.

25/ Доклад Генерального секретаря, пункты I36, I41.

26/ Там же, в пункте I47.

Большинство представителей отмечало также, что любое положение об арбитраже должно обеспечивать применение Гаагских правил при подобных арбитражных разбирательствах. В этой связи многие представители поддержали подход, содержащийся в проекте предложения Е в докладе Генерального секретаря (пункт I47), согласно которому "В договоре перевозки может содержаться положение относительно арбитража, если в данном положении предусматривается, что настоящая Конвенция будет применяться в процессе арбитражного разбирательства".

52. Было выдвинуто три проекта предложений, каждый из которых был поддержан отдельными представителями.

53. Один из этих проектов предложений отражал мнение ряда представителей о том, что подход к оговоркам об арбитраже должен быть таким же, как и подход Рабочей группы в отношении оговорок о выборе суда. (См. альтернативу А, содержащуюся в докладе Генерального секретаря, пункт II3). Этот подход предусматривал включение положения, допускающего оговорки об арбитраже в коносаменте, но при этом дающего право ответчику выбирать арбитражный орган из ограниченного числа мест. Этот проект предложения гласит 27/:

1. При любой тяжбе, возникающей в связи с договором перевозки, в договор может быть включено положение об арбитражном разбирательстве, согласно арбитражной оговорке. Это разбирательство может иметь место по выбору истца в Договариваемом государстве, на территории которого находится:
 - a) основное предприятие перевозчика либо отделение или контора перевозчика, через которые был заключен договор перевозки; или
 - b) место, где груз был принят в ведение перевозчика; или
 - c) место, предусмотренное в договоре для сдачи груза получателю, или
 - d) место, указанное в договоре перевозки или выбранное лицом или учреждением, указанным в арбитражной оговорке.
2. Арбитражная оговорка имела силу, предусматривая, что назначенный арбитр будет применять положения настоящей Конвенции.
3. При возникновении спора стороны могут договориться о выборе в качестве места арбитража территории любого из Договариваемых государств или любого лица или учреждения в Договариваемом государстве. Участники могут договориться о том, что арбитр будет действовать в качестве дружеского посредника.

54. Другой проект предложения, представленный в виде двух альтернатив, гласит:

Альтернатива I*

Несмотря на положения предыдущей статьи [...], касающейся компетенции судов... в договоре перевозки допускаются оговорки об арбитраже при условии, что обусловленный арбитраж будет иметь место в Договариваемом государстве и будет применять [материально-правовые] нормы данной Конвенции.

Альтернатива II**

Несмотря на положения предыдущей статьи [...], касающейся компетенции судов... в договоре перевозки допускаются оговорки об арбитраже, если при этом предусмотрено, что арбитражный орган или арбитры, указанные в договоре:

- a) должны применять [материально-правовые] нормы настоящей Конвенции; и
- b) должны проводить [арбитражное] разбирательство в Договариваемом государстве в одном из мест, указанных в [упомянутой] статье [...], или в месте, выбранном таким арбитражным органом или арбитрами 28/.

55. Третье предложение, представленное Рабочей группе, ограничивает использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения спора. Это предложение гласит 29/:

Несмотря на положения предыдущего пункта, после возникновения обстоятельства, дающего повод к предъявлению претензии, стороны могут договориться в отношении юрисдикции, в рамках которой может быть возбужден иск, или передать дело в арбитраж для окончательного решения в соответствии с правилами настоящей Конвенции.

56. Рабочая группа не смогла полностью рассмотреть на этой сессии все эти различные предложения. В связи с этим было решено отложить дальнейшее обсуждение этого вопроса до следующей сессии Рабочей группы.

* Ср. статью 32 Варшавской конвенции (пункт I34 доклада Генерального секретаря) и проект предложения E (пункт I47 доклада).

** Ср. статью 32 Варшавской конвенции (пункт I34 доклада Генерального секретаря) и проекты предложений D и E (пункты I4I и I47 доклада).

28/ A/CN.9/WG.III (III)/CRP.18.

29/ A/CN.9/WG.II (III)/CRP.21.

IV. Подходы к принятию основополагающих решений, касающихся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком

57. Часть четвертая доклада Генерального секретаря (пункты 150-269) является ответом на просьбу о том, чтобы Генеральный секретарь подготовил доклад, "анализирующий альтернативные подходы к основополагающим решениям, которые должны быть приняты для достижения целей, намеченных в пункте 2 резолюции ЮНКТАД и воспроизводимых в пункте 1 решения Комиссии 30/, с уделением особого внимания сбалансированному распределению рисков между грузовладельцем и перевозчиком". В разделе В части четвертой доклада (пункты 152-177) суммируются нормы законодательства в отношении ответственности и действующая система бремени доказательства в рамках Гаагских правил. В разделе С (пункты 178-214) описываются и анализируются некоторые основные факторы или основополагающие соображения, которые следует учитывать при разработке норм в отношении ответственности перевозчика за гибель груза или его повреждение. В разделе D (пункты 215-230) сравниваются нормы ответственности и бремени доказывания, устанавливаемые международными конвенциями по воздушным, железнодорожным и автомобильным перевозкам грузов. В последнем разделе части четвертой, а именно в разделе E (пункты 231-269) рассматриваются соответствующие положения Гаагских правил в свете вышеупомянутых основополагающих соображений, а также возможные поправки к правилам, направленные на претворение в жизнь этих соображений.

58. В разделе E доклада Генерального секретаря обращается внимание на три возможных подхода к существу вопроса об ответственности: 1) строгая ответственность, независимо от вины, за гибель или повреждение груза во время его нахождения в ведении перевозчика (пункты 232-234); 2) упрощенные принципы ответственности и бремени доказывания, основанные на других международных конвенциях, регулирующих перевозку грузов (пункт 236); и 3) изменение конкретных положений Гаагских правил, отражающих суть вопроса, а именно статьи IV (2) "а" (пункты 240-245) и статьи IV (2) "б" (пункт 246). В разделе E доклада подробно анализируются также все сложные и неясные вопросы, возникшие в связи с бременем доказывания в рамках Гаагских правил, а в пункте 269 излагается проект предложения о внесении поправки в Гаагские правила с целью их упрощения и конкретизации по этому вопросу.

59. Большинство представителей, выступивших по этому вопросу, согласились с тем, что следует пересмотреть систему ответственности в

30/ ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе четвертой сессии (1971), пункт 19.

Гаагских правилах, чтобы в ней нашло свое отражение более сбалансированное распределение риска между перевозчиками и грузоотправителями. Эти представители согласились также с необходимостью упрощения правил об ответственности и бремени доказывания.

60. Рабочая группа сосредоточила обсуждение на трех вариантах подхода к вопросу о материальной ответственности и об упрощении правил о бремени доказывания, изложенных в докладе Генерального секретаря.

61. Ответственность, не основанная на небрежности. Первый вариант подхода, рассмотренный Рабочей группой, заключался в том, чтобы возложить на перевозчика ответственность за безопасную доставку груза лишь при ограниченных исключениях, таких как ошибка грузоотправителя, т.е. подход иногда называемый "строгой ответственностью". Общее мнение Рабочей группы заключалось в том, что возложение строгой ответственности на перевозчика не явится приемлемым решением проблемы ответственности морского перевозчика. Ряд представителей заявили, что принятие такого принципа ответственности может привести к увеличению страховых премий и, таким образом, к увеличению морских фрахтовых ставок. Другие представители считали, что строгая ответственность не является приемлемой с точки зрения специфических особенностей морского транспорта.

62. С другой стороны, некоторые представители выступили в поддержку подхода, предусматривающего полную ответственность перевозчика за доставку грузов в исправном состоянии, если он не докажет ошибку грузоотправителя или наличие форс-мажор, т.е. обстоятельств, которые по отношению к перевозчику имеют непредвиденный внешний характер и не могут быть устранены самим перевозчиком или его служащими. Согласно этому подходу, система изъятий будет упрощена и ответственность будет строиться на более ясной и твердой основе.

63. Соответствие подходу, используемому в других международных конвенциях. Второй вариант подхода заключался в установлении соответствия между нормами ответственности морских перевозчиков с подходом международных конвенций, определяющих прочие виды перевозок - воздушным путем (Варшавская конвенция), железнодорожным путем (МГК) и автомобильным транспортом (КДПГ). Некоторые представители заявили, что система ответственности согласно другим транспортным конвенциям заслуживает большого внимания со стороны Рабочей группы. С другой стороны, высказывалось опасение в отношении некритического использования решений, предусмотренных этими конвенциями, поскольку морские перевозки по своему характеру отличаются особенностями и сталкиваются с иными требованиями по сравнению с другими видами транспорта. Однако согласование основ ответственности по различным транспортным конвенциям воспринималось в качестве желательной цели в том плане, в каком оно будет практичным; в этой связи обращалось внимание на

то обстоятельство, что при комбинированной перевозке встречаются практические трудности в связи с различиями между ответственностью морских перевозчиков и другими типами перевозчиков.

64. Конкретные положения об ответственности. Большую часть своей дискуссии Рабочая группа сосредоточила на вопросах освобождения от ответственности за ошибку агентов или служащих перевозчика, упомянутых в статье IV (2) "а" (судовождение и управление судном) и статье IV (2) "б" (пожар). Многие представители, выступавшие по этому вопросу, заявили о необходимости исключения изъятия, предусмотренного в статье IV (2) "а". С другой стороны, некоторые представители выразили сомнение в отношении необходимости общего исключения этого изъятия и высказали мысль о том, что изъятие в отношении судовождения могло бы быть более оправданным, чем изъятие в отношении управления судном. Несколько представителей заявили о том, что изъятие, содержащееся в статье IV (2) "б", следует исключить. По мнению некоторых других представителей, исключение этого изъятия приведет к возложению строгой ответственности за пожар на перевозчика, поскольку трудно или невозможно установить тот факт, что пожар не явился результатом отсутствия должной предусмотрительности.

65. Некоторые делегаты считали, что необходимо более детально рассмотреть последствия упразднения различных оговорок об изъятиях в статье IV (2) Гаагских правил. Они ссылались на отсутствие данных о влиянии, которое окажет сдвиг в распределении рисков на фрахт и страхование.

66. Бремя доказывания. Многие представители заявляли, что правила о бремени доказывания согласно Гаагским правилам являются сложными и нечеткими и таким образом мешают эффективному и справедливому разрешению претензий. По мнению многих представителей, правило о бремени доказывания, предложенное в пункте 269 доклада Генерального секретаря, является разумной основой для обсуждения и должно быть принято Рабочей группой в качестве общей базы для последующего рассмотрения. Они отмечали, что согласно этому предложению, после того, как грузовладелец доказал конкретные предварительные факты, о которых он имеет информацию (см. пункт 269, статья IV (2) "а", I-5), бремя доказывания будет перенесено на перевозчика в отношении всех других вопросов (см. пункт 269, статья IV (2) "б"). Представители отмечали, что лишь перевозчик имеет доступ к информации об обстоятельствах, происходящих во время рейса; таким образом, это предложение предусматривает справедливое распределение бремени доказывания. Ряд представителей предложили дать формулировку первого пункта проекта предложения в позитивной форме.

67. Некоторые представители высказали оговорки в отношении вышеуказанного подхода к вопросу о бремени доказывания. Другие представители указывали на необходимость дальнейшего рассмотрения, прежде чем

/...

можно будет принять решение относительно такого изменения существующих правоотношений, что упрощение правил в части бремени доказывания может быть достигнуто в результате принятия системы презюмируемой ответственности, при которой перевозчик может освободиться от ответственности, только опровергнув ту презумпцию, которая в отношении его установлена.

68. Некоторые представители высказали мнение о том, что при рассмотрении вопроса о пересмотре Гаагских правил ЮНСИТРАЛ должна ограничиться правовыми вопросами и не должна пересматривать основополагающие соображения, базирующиеся на экономических и коммерческих аспектах, которые были уже учтены Рабочей группой по международному законодательству в области морских перевозок ЮНКТАД, поскольку ЮНКТАД несет основную ответственность за экономические и коммерческие аспекты судоходства, другие представители отмечали, что ЮНСИТРАЛ при формулировании своих рекомендаций о точных положениях пересмотренных Правил должна полностью учитывать соображения, высказанные Рабочей группой ЮНКТАД, и любые другие факты, выявляющиеся в ходе рассмотрения данного вопроса ЮНСИТРАЛ, поскольку это необходимо для составления правильного суждения по различным вопросам, возникающим при разработке конкретных текстов.

69. В заключение большинство представителей придерживалось мнения, что дальнейшую работу следует проводить в следующем направлении:

- a) сохранение принципа Гаагских правил о том, что ответственность перевозчика должна основываться на принципе вины;
- b) упрощение и усиление вышеуказанного принципа, например, путем устранения или изменения изъятий, освобождавших перевозчика от ответственности за небрежность или вину его служащих или работников (см. статьи IV (2) a и b);
- c) упрощение и унификация правил о бремени доказывания; с этой целью необходимо тщательно рассмотреть предложение, содержащееся в пункте 269 доклада Генерального секретаря.

70. Отмечалось, что многие представители имели оговорки или сомнения относительно некоторых вышеуказанных принципов, и что другие представители считали, что необходима дальнейшая информация, до того как могут быть приняты окончательные решения. В связи с этим было решено, что вышеуказанные предложения должны быть подвергнуты дальнейшему рассмотрению.

ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

71. Рабочая группа отметила, что ей не удалось принять окончательного решения по всем вопросам, вынесенным на рассмотрение данной сессии. В связи с важностью, придаваемой срочному завершению предстоящей работы по коносаментам, большинство представителей выразили мнение о том, что для завершения работы по рассмотрению вопросов, вынесенных на нынешнюю сессию, было бы желательно провести специальную сессию. На такой сессии первоочередное внимание должно быть уделено вопросу об ответственности перевозчика. Была высказана мысль о том, что подходящим временем для проведения специальной сессии была бы осень 1972 года и что такую сессию было бы целесообразно проводить в течение двух недель.

Было достигнуто соглашение о том, что окончательное решение по вопросу о проведении такой сессии будет принято на пятой сессии ЮНСИТРАЛ.

72. Рабочая группа также рассмотрела вопрос о том, какие новые темы следует рассмотреть в дополнение к темам, вынесенным на нынешнюю сессию. Было решено, что на следующей очередной сессии Рабочая группа рассмотрит оставшиеся темы, упоминаемые в резолюции, принятой на четвертой сессии ЮНСИТРАЛ 31/. Было решено, что особое внимание следует уделить темам, которые особо касаются главного вопроса об ответственности перевозчика (см. выше пункт 71).

73. Было также принято решение о необходимости обратиться к Генеральному секретарю с просьбой подготовить доклад, в котором бы излагались предложения и указывались возможные решения в отношении вышеупомянутых тем, и распространить этот доклад среди членов Рабочей группы и наблюдателей заранее, с тем чтобы они могли ознакомиться с ним до начала следующей очередной сессии Рабочей группы.

74. В целях предоставления материала, необходимого для подготовки вышеупомянутого доклада, в адрес Генерального секретаря была высказана просьба предложить правительствам и международным и межправительственным организациям, активно ведущим работу в этой области, направлять свои замечания и предложения. С той же целью в адрес членов Рабочей группы была высказана просьба провести исследования и подготовить предложения и направить их Генеральному секретарю.

75. В адрес Генерального секретаря была также высказана просьба подготовить для рассмотрения на следующей очередной сессии доклад о любых смежных проблемах в области морских коносаментов, не упомянутых конкретно в перечне, принятом ЮНСИТРАЛ на четвертой сессии.
