Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

ЕЖЕГОДНИК

Том IV: 1973 год

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк, 1974

ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации.

A/CN.9/SER.A/1973

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R.74V.3

Цена 10 долл. США

(или эквивалент в другой валюте)

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ВВЕДЕНИЕ V

Часть первая. Доклады Комиссии о ежегодных сессиях; замечания и решения

I. ПЯТАЯ СЕССИЯ (1972 год): ЗАМЕЧАНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ДОКЛАДУ КОМИССИИ

A. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД): выдержка из доклада Совета по торговле и развитию (22 сентября 1971 года — 25 октября 1972 года) 3

B. Генеральная Ассамблея: доклад Шестого комитета (A/8896) 3

C. Резолюции 2928 (XXVII) и 2929 (XXVII) Генеральной Ассамблеи от 28 ноября 1972 года 9

II. ШЕСТАЯ СЕССИЯ (1973 год)

A. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (Женева, 2—13 апреля 1973 года) (A/9017) 11

B. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в в настоящем томе 30

Часть вторая. Исследования и сообщения по конкретным вопросам

I. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

A. Единообразные нормы материального права 35

1. Записка Генерального секретаря: анализ замечаний и предложений правительств по статьям 56—70 Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС) (A/CN.9/WG.2/WP.15) 35

2. Доклад Генерального секретаря: обязанности продавца в международной купле-продаже товаров: обобщение работы, проделанной Рабочей группой, и предлагаемые решения еще не решенных проблем (A/CN.9/WG.2/WP.16) 40

3. Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 22 января — 2 февраля 1973 года) (A/CN.9/75) 71

4. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе 92

B. Общие условия купли-продажи и типовые договоры 93

Доклад Генерального секретаря: возможность разработки общих условий купли-продажи, охватывающих широкий круг товаров (A/CN.9/78) 93

II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

Оборотные документы 119

1. Рабочая группа по международным оборотным документам: проект Единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях; доклад Рабочей группы о работе ее первой сессии (Женева, 8—19 января 1973 года) (A/CN.9/77) 119

2. Доклад Генерального секретаря, приложение (A/CN.9/WG.IV/WP.2): текст проекта Единообразного закона о международных переводных и простых векселях 138

3. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе 151

III. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АРБИТРАЖ

1. Доклад Генерального секретаря: краткое изложение замечаний, представленных членами Комиссии, по предложениям Специального докладчика по международному коммерческому арбитражу (A/CN.9/79) 153

2. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе 160

IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии (Женева, 25 сентября — 6 октября 1972 года) (A/CN.9/74) 161

2. Рабочий документ Секретариата; Приложение I к докладу Рабочей группы (A/CN.9/74); подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком 171

3. Рабочий документ, составленный Секретариатом: Приложение II к докладу Рабочей группы (A/CN.9/74); арбитражные оговорки в коносаментах 183

4. Доклад Генерального секретаря: второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1) 187

5. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии (Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года) (A/CN.9/76) . . . 237

6. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе 254

V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Доклад Генерального секретаря: текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации прав международной торговли (A/CN.9/82) 257

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ЮНСИТРАЛ

БИБЛИОГРАФИЯ

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий четвертый том является одним из серии Ежегодников Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)[1]. Третий том охватывает период с апреля 1971 года до конца пятой сессии Комиссии, состоявшейся в мае 1972 года. Данный том охватывает период с мая 1972 года до конца шестой сессии Комиссии, состоявшейся в апреле 1973 года.

Настоящий том в соответствии с установившейся практикой состоит из двух частей. В первой части завершается изложение документов, касающихся доклада Комиссии о работе ее пятой сессии. Она содержит такие материалы, как материалы, касающиеся деятельности Генеральной Ассамблеи, которые не были представлены, когда рукопись третьего тома уже была подготовлена. В первую часть также включен доклад Комиссии о работе ее шестой сессии.

Во второй части воспроизводится большинство документов, рассмотренных на шестой сессии; материал излагается в соответствии с порядком очередности, установленным Комиссией: международная купля-продажа товаров, международные платежи, международный коммерческий арбитраж и международное законодательство в области морских перевозок. Эти документы включают в себя доклады рабочих групп Комиссии, анализы замечаний и предложений, представленных правительствами, и доклады Генерального секретаря. В конце каждого раздела имеются ссылки на все документы, которые не были включены в данный том.

Заключительным разделом Ежегодника является библиография последних работ, касающихся работы Комиссии.

---

[1] *Ежегодник Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли* (далее называется Ежегодник ЮНСИТРАЛ), том I: 1968—1970 гг. (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.1); том II: 1971 г. (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.72.V.) и том III: 1972 г. (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.6).

I. ПЯТАЯ СЕССИЯ (1972 год); ЗАМЕЧАНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ДОКЛАДУ КОМИССИИ

A. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)

Выдержка из доклада Совета по торговле и развитию (22 сентября 1971 года — 25 октября 1972 года) *

B. *Прогрессивное развитие права международной торговли: пятый годовой доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли*

238. На 318-м заседании 6 октября 1972 года Секретарь Рабочей группы ЮНСИТРАЛ, которая только что закончила свою сессию в Женеве, сделал сообщение, в котором он обратил внимание на доклад ЮНСИТРАЛ о ее пятой сессии[56] и главным образом на главу III этого доклада, относящуюся, в частности, к вопросу о международном законодательстве в области морских перевозок[57]. Он сослался на пункт 51 доклада ЮНСИТРАЛ, касающийся сотрудничества между этим органом и ЮНКТАД по вопросу работы, относящейся к международному законодательству в области морских перевозок, и объяснил, что на последней сессии в связи с предпринятой ею по просьбе ЮНКТАД работой по вопросу коносаментов (пересмотр и применение «Гаагских правил») Рабочая группа ЮНСИТРАЛ рассмотрела вопрос об ответственности лиц, перевозящих грузы морским путем.

Решение Совета

239. На том же заседании Совет принял к сведению доклад ЮНСИТРАЛ о работе ее пятой сессии.

* *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 15* (A/8715/Rev.1).

[56] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717).

[57] Отчет о прениях в Рабочей группе по программе работы ЮНКТАД над международным законодательством в области морских перевозок и его финансовым последствиям см. ниже часть вторую, пункты 102—107.

B. Генеральная Ассамблея: доклад Шестого комитета (A/8896) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	1—4	4
II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ	5—7	4
III. ПРЕНИЯ	8—44	4
A. Общие замечания о докладе Комиссии и ее рабочих методах	9—12	4
B. Международная купля-продажа товаров	13—24	5
C. Международное законодательство в области морских перевозок	25—28	6
D. Международные платежи	29—35	7
E. Международный коммерческий арбитраж	36—37	7
F. Подготовка кадров и оказание помощи	38—40	7
G. Будущая деятельность	41—44	8
IV. ГОЛОСОВАНИЕ	45—47	8
V. РЕКОМЕНДАЦИИ ШЕСТОГО КОМИТЕТА	48	9

* 21 ноября 1972 года. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Приложения*, пункт 86 повестки дня.

I. ВВЕДЕНИЕ

1. На 2037-м пленарном заседании, состоявшемся 23 сентября 1972 года, Генеральная Ассамблея включила пункт, озаглавленный «Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии»[1], в качестве пункта 86 повестки дня ее двадцать седьмой сессии и передала этот пункт Шестому комитету на рассмотрение и с тем, чтобы представить по нему доклад.

2. Шестой комитет рассмотрел этот пункт на своих 1328 — 1336-м заседаниях с 10 по 18 октября 1972 года и на своих 1345-м и 1354-м заседаниях 27 октября и 8 ноября 1972 года.

3. На своем 1328-м заседании от 10 октября 1972 года г-н Хорхе Баррера Граф (Мексика), Председатель Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее пятой сессии, представил доклад Комиссии о работе этой сессии[2].

4. На 1354-м заседании от 8 ноября Докладчик Шестого комитета поднял вопрос о том, желает ли Шестой комитет включить в свой доклад для Генеральной Ассамблеи резюме точек зрения, высказанных во время прений по пункту 86. Упомянув пункт *f* приложения к резолюции 2292 (XXII) от 8 декабря 1967 года, Докладчик информировал Комитет о финансовых последствиях данного вопроса. На том же самом заседании Комитет постановил, что, учитывая характер данного вопроса, доклад по пункту 86 повестки дня должен включать резюме основных тенденций в точках зрения, высказанных в ходе прений.

II. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

5. На 1345-м заседании, состоявшемся 27 октября 1972 года, представитель Ганы представил проект резолюции по докладу Комиссии, в качестве соавторов которого выступили Австралия, Гайана, Гана, Греция, Канада, Кения, Норвегия и Япония (A/C.6/L.861). В ходе представления этого проекта представитель Ганы от имени соавторов в устной форме внес исправления в проект резолюции (A/C.6/L.861/Rev.1). На том же самом заседании такие страны, как Гаити, Венгрия, Египет, Заир, Индия, Испания, Сингапур и Уругвай, были также добавлены к списку стран, выступивших в качестве соавторов проекта резолюции. На 1354-м заседании от 8 ноября Румыния была также внесена в число стран — соавторов проекта резолюции. Пересмотренный проект резолюции был принят Шестым комитетом без возражений (см. пункт 45, ниже).

6. На том же самом заседании представитель Ганы представил проект резолюции о предложенной конференции полномочных представителей по исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, в качестве соавторов которого выступили Австралия, Египет, Гана, Гайана, Греция, Индия, Индонезия, Испания, Румыния, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Судан и Япония (A/C.6/L.864). На том же самом заседании Кения, Норвегия и Сингапур были добавлены к числу стран, выступивших в качестве соавторов. Проект резолюции был принят Шестым комитетом без поправки (см. пункт 46, ниже).

7. Заявление о финансовых и административных последствиях проекта резолюции, содержащегося в документе A/C.6/L.864 и Corr.1, воспроизведено в документе A/C.6/L.865 и Corr.1.

III. ПРЕНИЯ

8. Основные направления мнений, высказывавшихся в Шестом комитете по данному пункту, суммированы в разделах A — G. Раздел A посвящается общим замечаниям по докладу Комиссии и ее рабочим методам. Последующие разделы, которые посвящены конкретным темам программы работы Комиссии, изложены под следующими заголовками: международная купля-продажа товаров (раздел B), международное законодательство в области морских перевозок (раздел C), международные платежи (раздел D), международный коммерческий арбитраж (раздел E), подготовка кадров и оказание помощи (раздел F) и будущая деятельность (раздел G).

A. *Общие замечания о докладе Комиссии и ее рабочих методах*

9. Большинство представителей, взявших слово, дали положительную оценку тому быстрому и существенному прогрессу, которого добилась Комиссия в вопросе унификации и единообразия права международной торговли. Была высказана та точка зрения, что пятая сессия Комиссии была особенно продуктивной и привела к конкретным и значительным сдвигам. Подчеркивалось, что путем устранения или уменьшения препятствий правового характера на пути развития международной торговли Комиссия тем самым внесет значительный вклад в дело роста экономики всех государств и в развитие дружественных взаимоотношений между государствами.

10. Ряд представителей высказали удовлетворение по поводу используемых рабочих методов Комиссии, а также по поводу того практического и гибкого подхода, который был ею избран для решения своих задач. Другие представители, хотя и положительно оценили приложенные Комиссией усилия на ее пятой сессии в области повышения эффективности своих рабочих методов,

---

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717). Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г.

[2] Это решение возникло вследствие постановления, принятого Шестым комитетом на его 1096-м заседании 13 декабря 1968 года (см. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Приложения*, пункт 88, документ A/7408, пункт 3). Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, I, B, 2.

придерживались, однако, той точки зрения, что еще есть возможность для дальнейшего улучшения. В связи с этим некоторые представители с удовлетворением оценили предложение Испании в отношении рабочих методов Комиссии[3], в котором особое внимание обращается на необходимость более длительных сессий и на составление проектов силами небольших групп, и выразили надежду на то, что на шестой сессии Комиссии этому моменту будет уделено должное внимание.

11. Ряд представителей придерживались той точки зрения, что, для того чтобы иметь возможность добиться равномерного ускоренного прогресса во всех вопросах, включенных в программу работы Комиссии, Комиссия должна больше использовать экспертные знания своих членов, а также услуги международных организаций, имеющих особую компетентность в этих областях. Кроме того, предлагалось, чтобы рабочие группы заседали чаще между сессиями Комиссии и проводили свои заседания в течение более длительного периода времени. Некоторые представители, однако, предостерегали против чрезмерного использования межсессионных рабочих групп в связи с большими расходами.

12. Один представитель высказал мнение, что, хотя подготовка единообразных основных правил по различным вопросам, находящимся на рассмотрении Комиссии, представляет собой полезный метод в области унификации, другие методы, типа упорядочения правил в отношении коллизионного права, также должны учитываться. Кроме того, было предложено, чтобы Комиссия не ограничивалась лишь пересмотром норм, зафиксированных в существующих конвенциях, но и стремилась к разработке новых документов.

B. *Международная купля-продажа товаров*

13. Все представители, выступавшие по данному вопросу, положительно оценивали статьи проекта об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, которые были разработаны Комиссией (см. A/8717, пункт 21). Была высказана точка зрения, что статьи проекта представляют собой значительный вклад в задачу унификации и единообразия в важной области права международной торговли. Как Комиссия, так и ее Рабочая группа по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров получили высокую оценку за быстроту, с которой были подготовлены статьи проекта, и за дух компромисса и учета других точек зрения, который был проявлен в ходе прений.

14. Некоторые представители заявили, что, хотя у них и были отдельные оговорки в отношении ряда положений статей проекта об исковой давности, они придерживаются того мнения, что статьи проекта в целом представляют собой хорошую основу для дальнейших прений на подходящем форуме с целью заключения международной конвенции по данному вопросу. В связи с этим с удовлетворением отмечался тот факт, что Комиссия постановила распространить статьи проекта, наряду с комментарием к ним, среди правительств и заинтересованных международных организаций с целью получения по ним замечаний и предложений. Также было отмечено, что Генеральному секретарю была направлена просьба в отношении подготовки аналитической сводки поступивших замечаний и предложений и о распространении этих замечаний и предложений среди правительств и заинтересованных международных организаций.

15. Учитывая исключительно технический и специализированный характер статей проекта, многие представители поддержали рекомендацию Комиссии в отношении того, чтобы Генеральная Ассамблея созвала международную конференцию полномочных представителей для заключения, на основе утвержденных Комиссией статей проекта, Конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров. Принимая во внимание призыв Генерального секретаря в отношении сокращения бюджетных расходов Организации Объединенных Наций, некоторые представители высказались в том плане, что предложенную конференцию следует провести в Нью-Йорке.

16. Ряд представителей придерживались той точки зрения, что пока было бы преждевременно созывать предложенную конференцию полномочных представителей, поскольку Комиссия еще не смогла прийти к согласованному мнению по ряду положений, содержащихся в статьях проекта. Поэтому было предложено, чтобы вопрос о созыве конференции был отложен до следующего года и чтобы Комиссия тем временем попыталась добиться соглашения по этим вопросам в свете замечаний и предложений правительств и заинтересованных международных организаций.

17. Некоторые представители придерживались той точки зрения, что существует тесная связь между работой Комиссии по вопросу о единообразных нормах международной купли-продажи товаров и статьями проекта об исковой давности. Поэтому было предложено отложить созыв международной конференции полномочных представителей до тех пор, пока Комиссия не завершит своей работы в области единообразных норм, регулирующих международную куплю-продажу товаров, с тем чтобы статьи проекта по обоим вопросам можно было рассмотреть сразу на одной конференции. Другие же представители полагали, что статьи проекта об исковой давности должны рассматриваться на конференции полномочных представителей как можно скорее, независимо от работы Комиссии в области единообразных норм, регулирующих куплю-продажу, поскольку оба документа посвящены различным вопросам, первый — вопросам исковой давности в юридических разбирательствах, а

[3] A/CN.9/L.22.

последний — материальным правам и обязанностям сторон в тех случаях, когда действия не предопределяются вопросом времени. Кроме того, упоминалось, что пересмотр единообразных норм, содержащихся в Гаагской конвенции 1964 года о единообразном законе о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС) является исключительно сложным и противоречивым вопросом, на который уйдет несколько лет.

18. Некоторые представители заявили, что, поскольку статьи проекта об исковой давности посвящены вопросу, связанному с международной торговлей, в которой участвуют все государства, то участие в работе Конференции должно быть открыто для всех государств без какой-либо дискриминации.

19. Некоторые представители высоко оценили прогресс, достигнутый Рабочей группой по вопросу об исковой давности в международной купле-продаже товаров на ее третьей сессии при пересмотре правил, воплощенных в Гаагской конвенции 1964 года о единообразном законе о международной купле-продаже товаров. Отмечалось, что существующие правила ЮЛИС в недостаточной мере учитывают интересы всех государств, особенно интересы развивающихся стран.

20. Некоторые представители выразили озабоченность по поводу небольших темпов сдвигов в этой крайне важной области работы Комиссии, а также выразили надежду на то, что Комиссия изыщет новые пути ускорения своей работы в этой области. Была сделана рекомендация о том, чтобы Рабочая группа по вопросу об исковой давности в международной купле-продаже товаров проводила по крайней мере две сессии в год, каждая длительностью в три недели. Также рекомендовалось, чтобы была создана небольшая группа экспертов с целью разработки сложных и трудных аспектов работы, связанной с пересмотром.

21. Некоторые представители заявили, что, поскольку ЮЛИС уже ратифицирован некоторыми государствами и вступил в силу, было бы, по-видимому, целесообразно отложить пересмотр ЮЛИС до тех пор, пока не будет приобретен некоторый опыт практического применения его положений. Эти же представители выразили надежду, что пересмотр Комиссией положений ЮЛИС в любом случае не воспрепятствует ратификации этой Конвенции другими государствами.

22. Ряд представителей подчеркнули важность разработки общих условий купли-продажи, охватывающих широкий круг товаров, и выразили надежду, что деятельность Комиссии в этой области скоро принесет свои плоды. Некоторые представители отметили, что Комиссия должна шире воспользоваться общими условиями купли-продажи, разработанными Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Европы.

23. Некоторые представители высказали мнение о том, что в основу предлагаемых общих условий купли-продажи следует положить общие принципы, которые Комиссия сможет рекомендовать для любого будущего единообразного закона о международной купле-продаже товаров.

24. Некоторые представители выразили сомнение относительно практической потребности в разработке Комиссией общих условий купли-продажи ввиду того, что широкое признание в деловых кругах получили лишь те общие условия купли-продажи, которые были разработаны по конкретным видам товаров торговыми ассоциациями, располагающими конкретными специальными знаниями.

C. *Международное законодательство в области морских перевозок*

25. Многие представители отметили, что вопрос о международном законодательстве в области морских перевозок имеет для их стран особое значение. Эти представители считали, что Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, заключенная в Брюсселе в 1924 году[4], не отвечает современным нуждам и главным образом направлена на защиту интересов перевозчиков.

26. Многие представители выразили удовлетворение в связи с прогрессом, достигнутым Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок в деле рассмотрения норм, регулирующих ответственность морских перевозчиков за груз, перевозимый по коносаментам, и согласились с предложением Комиссии о том, чтобы Рабочая группа не просто пересмотрела и усилила нормы, предусмотренные в Брюссельской конвенции 1924 года и в Протоколе о внесении поправок в эту Конвенцию, подписанном в Брюсселе в 1968 году[5], а рассмотрела вопрос о разработке новой конвенции по этой теме. Некоторые представители заявили, что, хотя в связи с современными техническими достижениями существует необходимость в пересмотре закрепленных в Брюссельской конвенции 1924 года норм, важно сохранить основные принципы этой Конвенции, поскольку в их основе лежит большой опыт и они были приняты подавляющим большинством государств. Один представитель признал необходимость пересмотра Брюссельской конвенции 1924 года, но отметил, что разработкой новой конвенции должна заниматься не Комиссия.

---

[4] League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, No. 2764, p. 157. Текст воспроизводится в *Регистре международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3).

[5] Société du Journal de la Marine marchande, *Le Droit maritime français*, 20e année, No. 235 (July 1968), p. 396, воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3).

27. Ряд представителей заявили, что в основу новой конвенции следует положить договорную ответственность перевозчика за сохранную доставку грузов. Говорилось также о том, что в новой конвенции необходимо учесть нормы, закрепленные в международных конвенциях, касающихся других видов перевозки товаров, и что ввиду возрастающей важности комбинированных транспортных операций, а также контейнеризации и унитаризации грузов особое значение приобретает согласование норм, регулирующих различные виды перевозок.

28. Ряд представителей отметили, что благодаря достигнутому в последнее время техническому прогрессу опасность морских перевозок значительно сократилась и тем самым понизились страховые риски судовладельцев; поэтому было выдвинуто мнение о том, что это должно привести к понижению фрахтовых ставок и повышению ответственности перевозчика.

D. *Международные платежи*

29. Многие представители, выступавшие по этому вопросу, выразили свое удовлетворение в связи с прогрессом, достигнутым в области оборотных документов, и приветствовали разработку проекта единообразного закона о международных переводных векселях и комментария к нему, которые были включены в доклад Генерального секретаря[6]. Ряд представителей отметили, что разработка проекта единообразного закона по данной теме является существенным достижением в этой области. Отмечалось, что утверждение единообразных норм, касающихся оборотных документов, применяемых при международных платежах, когда стороны решают руководствоваться такими нормами, явилось бы наилучшим решением многих проблем, возникающих в результате расхождения норм в различных правовых системах.

30. Многие представители также приветствовали учреждение Рабочей группы по международным оборотным документам и с удовлетворением отмечали, что численный состав этой Рабочей группы был минимальным, что, однако, не сказалось на ее представительном характере.

31. Ряд представителей поддержали решение Комиссии о расширении сферы проекта единообразного закона, распространив его на простые векселя и, возможно, чеки. Некоторые представители, однако, полагали, что чеки выполняют четко выраженную самостоятельную коммерческую функцию и должны регулироваться отдельным единообразным законом.

32. Ряд представителей высказали точку зрения о том, что при рассмотрении проекта единообразного закона о международных переводных векселях Рабочая группа должна принять во внимание последние достижения техники в методах и практике платежей. Один представитель, однако, заметил, что нормы, строящиеся исключительно на подобных достижениях техники, могут, по-видимому, не отвечать условиям развивающихся стран.

33. Один представитель придерживался мнения о том, что нет необходимости в новой конвенции об оборотных документах и что международные деловые круги уже приспособились к различиям между Женевскими конвенциями 1930 и 1931 годов, соответственно, о переводных и простых векселях и о чеках, с одной стороны, и *нормами обычного права,* с другой.

34. Некоторые представители выразили свое удовлетворение в связи с сотрудничеством Комиссии с Международной торговой палатой (МТП) в проводимой по ее инициативе работе в области банковских коммерческих аккредитивов и банковских гарантий и приветствовали меры, принятые Комиссией к тому, чтобы Международная торговая палата учла мнения не представленных в ней стран.

35. Некоторые представители заявили, что Комиссии не следует поручать свою работу по этим темам Международной торговой палате ввиду того, что в ней представлены не все государства.

E. *Международный коммерческий арбитраж*

36. Многие представители подчеркивали значение арбитража в качестве эффективного метода урегулирования внешнеторговых споров. Особая признательность была выражена в адрес Специального докладчика Комиссии г-на Иона Нестора (Румыния) за представленный им ценный доклад о проблемах применения и толкования существующих конвенций по внешнеторговому арбитражу и другим смежным вопросам[7]. Ряд представителей высказали мнение о том, что рекомендации, содержащиеся в докладе Специального докладчика, представляют собой хорошую основу для будущей деятельности Комиссии по вопросу об унификации и согласовании норм права в этой важной области, и одобрили решение Комиссии по этому докладу.

37. Некоторые представители отметили, что ввиду важности рекомендаций Специального докладчика эти рекомендации следовало распространить среди всех государств — членов Организации Объединенных Наций, а не только членов Комиссии.

F. *Подготовка кадров и оказание помощи*

38. Многие представители подчеркнули испытываемую развивающимися странами потребность в более широких и интенсивных програм-

[6] A/CN.9/67 и Corr.1.

[7] A/CN.9/64. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, III.

мах подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли. Ряд представителей поддержали решение Комиссии по этому вопросу и выразили надежду на то, что Генеральный секретарь ускорит и активизирует деятельность по проведению в жизнь принятой Комиссией программы подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли.

39. Ряд представителей полагали, что помимо мероприятий, включенных в разработанную Комиссией программу подготовки кадров и оказания помощи, было бы полезно изучить возможность проведения семинаров в развивающихся странах, которые проходили бы под руководством профессоров и экспертов из развитых стран. Отмечалось, что такие семинары при минимальных затратах позволят охватить большое число кадров из развивающихся стран.

40. Один представитель отметил, что программа подготовки в области права международной торговли, которая имела бы общий характер и касалась основ права, оказалась бы полезной для юристов и государственных служащих из развивающихся стран. В этой связи этот представитель в общем плане изложил учебную программу, разработанную в последние годы его правительством для развивающихся стран, и заявил о намерении его правительства углубить деятельность по этой программе.

G. *Будущая деятельность*

41. Многие представители высказали мнение о том, что многонациональные предприятия из-за своей структуры и ориентации имеют цели и задачи, которые не всегда сопоставимы с задачами национальной экономики. Некоторые представители далее отметили, что эти предприятия имеют тенденцию подрывать национальную юрисдикцию в таких разнообразных областях, как политика в области торговли, регулирование операций с иностранной валютой, налогообложение и деловая практика, и служат средством распространения за пределами национальной территории законов и политики других правительств. Многие представители поддержали предложение о том, чтобы Комиссия рассмотрела вопрос о возможных последствиях деятельности многонациональных предприятий для права международной торговли. В этой связи некоторые представители полагали, что Комиссии, по-видимому, следует назначить небольшую группу экспертов для изучения этого вопроса и представления рекомендаций о том, каким образом можно наиболее эффективно регулировать деятельность этих предприятий.

42. Ряд представителей заявили, что рассмотрение Комиссией этого вопроса на нынешнем этапе было бы преждевременным. Отмечалось, что другие органы Организации Объединенных Наций и специализированные учреждения, как, например, Международная организация труда, Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Экономический и Социальный Совет, уже организовали проведение исследований о социальных, экономических и политических аспектах деятельности многонациональных предприятий. Поэтому было предложено, чтобы Комиссия, прежде чем рассматривать правовые последствия деятельности многонациональных предприятий, дождалась результатов этих исследований, предотвратив таким образом дублирование работы. В этой связи ряд представителей согласились с предложением о том, чтобы Комиссия тем временем запросила мнения правительств и заинтересованных международных организаций по вопросу о правовых проблемах, связанных с различными видами многонациональных предприятий, и их последствиях для унификации и согласования норм права международной торговли.

43. Некоторые представители придерживались мнения о том, что правовые последствия деятельности многонациональных предприятий тесно связаны с основными направлениями политической и экономической ориентации стран и выразили сомнение относительно практической осуществимости разработки Комиссией единообразных норм по этому вопросу.

44. Некоторые представители придерживались мнения о том, что при планировании своей будущей работы Комиссия должна заниматься не только правовыми нормами технического порядка, но и разработкой широких принципов, регулирующих международную торговлю, с тем чтобы добиться преобразования международных торговых отношений, что повысило бы темпы экономического роста развивающихся стран. Было также высказано мнение о том, что Комиссия должна обратить свое внимание на разработку таких норм и принципов, регулирующих международную торговлю, которые укрепили бы равноправное и взаимовыгодное сотрудничество всех стран. Было также предложено, чтобы Комиссия систематически пересматривала свою программу работы и сосредоточивала свое внимание на самых насущных вопросах.

IV. ГОЛОСОВАНИЕ

45. На своем 1354-м заседании, состоявшемся 8 ноября, Шестой комитет единогласно принял проект резолюции по докладу Комиссии о работе ее пятой сессии (A/C.6/L.861/Rev.1).

46. На том же заседании Шестой комитет 73 голосами против 1 при 8 воздержавшихся принял проект резолюции о предлагаемой международной конференции полномочных представителей по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров (A/C.6/L.864 и Corr.1).

47. С разъяснениями мотивов голосования до проведения голосования выступили Бразилия, Венгрия, Индия, Канада, Объединенная Республика Танзания, Соединенное Королевство Вели-

кобритании и Северной Ирландии, Союз Советских Социалистических Республик, Уругвай, Франция и Ямайка, а после голосования — Нидерланды.

V. РЕКОМЕНДАЦИИ ШЕСТОГО КОМИТЕТА

48. Шестой комитет рекомендует Генеральной Ассамблее принять следующие проекты резолюций:

Проект резолюции I

Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

[Проект резолюции I был единогласно принят Генеральной Ассамблеей в качестве резолюции 2928 (XXVII), которая воспроизводится ниже, в разделе С.]

Проект резолюции II

Конференция Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров

[112 голосами против 1 при 5 воздержавшихся проект резолюции II был принят Генеральной Ассамблеей в качестве резолюции 2929 (XXVII), которая воспроизводится ниже, в разделе С.]

С. Резолюции 2928 (XXVII) и 2929 (XXVII) Генеральной Ассамблеи от 28 ноября 1972 года

2928 (XXVII). ДОКЛАД КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРАВУ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Генеральная Ассамблея,

рассмотрев доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии [1],

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, которой она учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и определила ее цели и полномочия,

ссылаясь далее на свои резолюции 2421 (XXIII) от 18 декабря 1968 года, 2502 (XXIV) от 12 ноября 1969 года, 2635 (XXV) от 12 ноября 1970 года и 2766 (XXVI) от 17 ноября 1971 года о докладах Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее первой, второй, третьей и четвертой сессий,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, уменьшая или устраняя правовые препятствия на пути развития международной торговли, особенно те, которые затрагивают развивающиеся страны, явились бы важным вкладом в дело универсального экономического сотрудничества всех народов на основе равенства и, следовательно, в их благосостояние,

учитывая, что Совет по торговле и развитию на своей двенадцатой сессии [2] принял к сведению доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

1. *с удовлетворением принимает к сведению* доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии;

2. *выражает признательность* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли за достигнутый ею в своей работе прогресс и за усилия по повышению эффективности методов работы;

3. *с удовлетворением отмечает* завершение работы над проектом статей для конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров [3];

4. *рекомендует* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли:

a) продолжать в своей работе уделять особое внимание темам, которым она решила предоставить приоритет, а именно: международная купля-продажа товаров, международные платежи, международный коммерческий арбитраж и международное законодательство в области морских перевозок;

b) ускорить свою работу по подготовке кадров и оказанию помощи в области права международной торговли, уделяя особое внимание развивающимся странам;

c) продолжать сотрудничество с международными организациями, осуществляющими деятельность в области права международной торговли;

d) продолжать уделять особое внимание интересам развивающихся стран и учитывать особые проблемы стран, не имеющих выхода к морю;

e) держать под постоянным наблюдением свою программу работы и методы работы;

5. *предлагает* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торгов-

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A.

[2] A/8715, часть первая, пункт 239 (воспроизводится в настоящем Ежегоднике, часть первая, I, A, выше).

[3] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 21 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A).

ли обратиться к правительствам и заинтересованным международным организациям за информацией, касающейся правовых проблем, возникающих в связи с деятельностью различного рода многонациональных предприятий, и их последствий, для унификации и согласования права международной торговли и рассмотреть в свете этой информации и результатов имеющихся исследований, включая исследования Международной организации труда, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Экономического и Социального Совета, какие дальнейшие шаги были бы целесообразны в этом отношении;

6. *просит* Генерального секретаря направить Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли отчеты о прениях на двадцать седьмой сессии Генеральной Ассамблеи по докладу Комиссии о работе ее пятой сессии.

2091-е пленарное заседание

2929 (XXVII). КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ВОПРОСУ ОБ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ (ПОГАСИТЕЛЬНЫХ СРОКАХ) В МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ

Генеральная Ассамблея,

рассмотрев главу II доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии [1], в которой содержится проект статей конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, которой она учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли и определила ее цели и полномочия,

отмечая, что на своих четвертой и пятой сессиях, проходивших в 1971 и 1972 годах, Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли в свете мнений и замечаний, представленных правительствами, обсудила и пересмотрела предварительный проект статей об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, который был подготовлен учрежденной Комиссией Рабочей группой по вопросу об ограничении сроков и исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров, и что на своей пятой сессии Комиссия одобрила проект статей, изложенный в пункте 21 доклада Комиссии,

принимая во внимание, что Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на своей пятой сессии рекомендовала Генеральной Ассамблее созвать международную конференцию полномочных представителей с целью заключения на основе проекта статей, принятого Комиссией, конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров [2],

будучи убеждена, что противоречия и расхождения между существующими в настоящее время национальными нормами, регулирующими исковую давность (погасительные сроки) в международной купле-продаже товаров, создают препятствия на пути развития международной торговли и что согласование и унификация таких норм содействовали бы непрерывному развитию международной торговли,

1. *выражает свою признательность* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли за ценную работу, проделанную ею в вопросе об исковой давности в международной купле-продаже товаров;

2. *постановляет* созвать международную конференцию полномочных представителей в 1974 году в Нью-Йорке или каком-либо другом соответствующем месте, предложенном Генеральному секретарю, для рассмотрения вопроса об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров и для воплощения результатов ее работы в международной конвенции и в таких других документах, какие она сочтет подходящими;

3. *постановляет далее* рассмотреть любые другие вопросы, требующие решений в связи с созывом конференции, на своей двадцать восьмой сессии и включить в предварительную повестку дня этой сессии пункт, озаглавленный «Конференция Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров»;

4. *передает* конференции, в качестве основы для рассмотрения ею, проект статей, содержащийся в главе II доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии, наряду с комментарием к упомянутому проекту и аналитической сводкой замечаний и предложений, которые должны быть подготовлены Генеральным секретарем в соответствии с решением Комиссии [3].

2091-е пленарное заседание

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A).

[2] *Там же,* пункт 20.

[3] *Там же.*

II. ШЕСТАЯ СЕССИЯ

(1973 год)

А. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии

(Женева, 2—13 апреля 1973 года) (A/9017 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
ВВЕДЕНИЕ		11
Глава		
I. ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ	1—8	11
A. Открытие	1	11
B. Членский состав Комиссии и присутствовавшие на сессии	2—4	12
C. Выборы должностных лиц	5	12
D. Повестка дня	6	12
E. Решения Комиссии	7	13
F. Утверждение доклада	8	13
II. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ	9—24	13
A. Единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров	9—15	13
B. Общие условия купли-продажи и типовые договоры	16—24	14
III. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ	25—45	15
A. Оборотные документы	25—36	15
B. Банковские коммерческие кредиты	37—45	17
IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	46—61	18
V. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ	62—86	20
VI. ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ В ОБЛАСТИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ	87—107	23
VII. МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ	108—116	25
VIII. СОЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПО ОБЩИМ НОРМАМ ПРАВА В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ	117—132	26
IX. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА; МЕТОДЫ РАБОТЫ	133—143	28
A. Резолюция 2928 (XXVII) Генеральной Ассамблеи по докладу Комиссии о работе ее пятой сессии	133	28
B. Резолюция 2929 (XXVII) Генеральной Ассамблеи о Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров	134	28
C. Послание Генерального секретаря Организации Объединенных Наций советам, комиссиям и комитетам Организации Объединенных Наций	135—136	29
D. Дата и место созыва сессии Комиссии и сессий ее рабочих групп; Конференция Организации Объединенных Наций, по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров	137—138	29
E. Истечение срока полномочий членов Комиссии; состав рабочих групп	139	29
F. Методы работы	140—143	29
X. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ	144—148	30
ПРИЛОЖЕНИЕ: ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ИМЕЮЩИХСЯ У КОМИССИИ		30

* *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи: двадцать восьмая сессия, Дополнение № 17.*

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли посвящен работе шестой сессии Комиссии, состоявшейся в Женеве со 2 по 13 апреля 1973 года.

В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 17 декабря 1966 года настоящий доклад препровождается Генеральной Ассамблее и одновременно Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию на предмет получения замечаний.

ГЛАВА I

ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ

A. *Открытие*

1. Шестая сессия Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) открылась 2 апреля 1973 года. От имени Генерального секретаря сессию открыл г-н Витторио Винспеаре Гуиччарди, Генеральный директор Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве.

B. *Членский состав Комиссии и присутствовавшие на сессии*

2. Согласно резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи, в соответствии с которой была учреждена ЮНСИТРАЛ, Комиссия состоит из 29 государств, избираемых Генеральной Ассамблеей. В настоящее время членами Комиссии являются нижеследующие государства, избранные Генеральной Ассамблеей 30 октября 1967 года и 12 ноября 1970 года [1]:

Австралия *	Нигерия
Австрия	Норвегия
Аргентина *	Объединенная Республика Танзания
Бельгия *	Польша
Бразилия *	Румыния *
Венгрия *	Сингапур
Гайана	Сирийская Арабская Республика *
Гана	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Египет	
Заир *	Соединенные Штаты Америки *
Индия *	Союз Советских Социалистических Республик
Иран *	Тунис *
Испания *	Франция
Кения *	Чили
Мексика *	Япония

3. На сессии были представлены все государства — члены Комиссии за исключением Заира и Туниса.

4. Следующие органы Организации Объединенных Наций, специализированные учреждения, межправительственные и международные неправительственные организации были представлены наблюдателями:

a) Органы Организации Объединенных Наций

Экономическая комиссия для Европы (ЭКЕ); Экономическая комиссия для Латинской Америки (ЭКЛА); Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

b) Специализированные учреждения

Международный валютный фонд (МВФ), Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО).

c) Межправительственные организации

Комиссия европейских сообществ; Совет экономической взаимопомощи (СЭВ); Гаагская конференция по международному частному праву; Международный институт унификации частного права (МИУЧП); Лига арабских государств; Всемирная организация интеллектуальной собственности (ВОИС).

d) Международные неправительственные организации

Международная ассоциация адвокатуры, Международная торговая палата (МТП), Ассоциация международного права (АМП).

C. *Выборы должностных лиц*

5. На своих 126-м и 127-м заседаниях 2 апреля 1973 года Комиссия избрала путем аккламации президиум в следующем составе [2]:

Председатель . . .	Г-н Мохсен Чафик (Египет)
Заместитель председателя . .	Г-н Ласло Речей (Венгрия)
Заместитель председателя . .	Г-н Акира Такакува (Япония)
Заместитель председателя . .	Г-н Поль Женар (Бельгия)
Докладчик	Г-н Неемиас Гейрос (Бразилия).

D. *Повестка дня*

6. Ниже приводится повестка дня сессии, утвержденная Комиссией на ее 126-м заседании 2 апреля 1973 года:

1. Открытие сессии.
2. Выборы президиума.
3. Утверждение повестки дня: предварительное расписание заседаний.
4. Международная купля-продажа товаров:
   a) единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров;
   b) общие условия купли-продажи и типовые договоры.
5. Международные платежи:

---

[1] В соответствии с резолюцией 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи члены Комиссии избираются сроком на шесть лет. Однако в отношении первоначальных выборов срок полномочий 14 членов, избранных Председателем Ассамблеи, истекал в конце третьего года (то есть 31 декабря 1970 года). В соответствии с этим Генеральная Ассамблея на своей двадцать пятой сессии избрала 14 членов на полный шестилетний срок, заканчивающийся 31 декабря 1976 года. Срок полномочий 15 членов, отмеченных звездочкой, заканчивается 31 декабря 1973 года. Срок полномочий остальных 14 членов истекает 31 декабря 1976 года.

[2] В соответствии с решением, принятым Комиссией на втором заседании ее первой сессии, Комиссия избирает трех заместителей Председателя, с тем чтобы каждая из пяти групп государств, перечисленных в пункте 1 раздела II резолюции 2205 (XXI) Генеральной Ассамблеи, была представлена в числе должностных лиц Комиссии (см. Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее первой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Дополнение № 16* (A/7216), пункт 14 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава I, пункт 14).

a) проект единообразного закона о международных переводных и международных простых векселях;

b) банковские коммерческие кредиты.

6. Международное законодательство в области морских перевозок.

7. Международный коммерческий арбитраж.

8. Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли.

9. Многонациональные предприятия.

10. Создание объединения по общим нормам права в области международной торговли.

11. Будущая работа; методы работы.

12. Другие вопросы.

13. Дата и место проведения седьмой сессии.

14. Утверждение доклада Комиссии.

E. Решения Комиссии

7. Решения, принятые Комиссией в ходе ее шестой сессии, были достигнуты на основе согласованного мнения.

F. *Утверждение доклада*

8. На своем 142-м заседании 13 апреля 1973 года Комиссия утвердила настоящий доклад.

ГЛАВА II

МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

A. Единообразные нормы, регулирующие международную куплю-продажу товаров

9. На второй сессии Комиссия учредила Рабочую группу по международной купле-продаже товаров и просила ее установить, какие изменения в тексте Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС), приложенного к Гаагской конвенции 1964 года, могли бы обеспечить более широкое принятие этой Конвенции или же есть необходимость в подготовке с той же целью какого-то нового текста [3].

10. На четвертой сессии Комиссия постановила, что, «до того как будут подготовлены новый текст Единообразного закона или пересмотренный текст ЮЛИС, Рабочая группа должна представлять доклад о ходе ее работы каждой сессии Комиссии; любые замечания или рекомендации, которые представители могут сделать на сессиях Комиссии по вопросам, изложенным в докладах о ходе работы, должны рассматриваться Рабочей группой в процессе подготовки окончательного варианта проекта» [4].

11. На настоящей сессии в распоряжении Комиссии находился доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе четвертой сессии, состоявшейся в Нью-Йорке 22 января — 2 февраля 1973 года (A/CN.9/75) [5].

12. Доклад был представлен Председателем и Докладчиком четвертой сессии Рабочей группы. При этом они указали, что Рабочая группа значительно продвинула свою работу на этой сессии, завершив пересмотр главы III ЮЛИС, предусматривающей обязанности продавца. Значительные результаты были достигнуты с точки зрения упрощения закона. В частности, было отмечено, что на основе исследования Генерального секретаря Рабочей группе удалось объединить в одну унифицированную систему различные положения ЮЛИС, касающиеся санкций, к которым может прибегнуть покупатель [6]. Было указано, что объединение шести отдельных систем санкций, предусматриваемых ЮЛИС, привело к значительному упрощению закона и решило проблемы отдельных систем санкций, возникшие в результате дублирования и непоследовательных положений.

13. Все представители, выступавшие по этому вопросу, высказали удовлетворение достигнутыми на сессии положительными результатами и дали высокую оценку работе, проведенной Рабочей группой.

14. Несколько представителей высказались по поводу поднятого на сессии Рабочей группой вопроса о том, не противоречит ли срок, установленный в пункте 1 статьи 39 ЮЛИС, положениям об исковой давности статьи 10 (2) проекта конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, в частности в тех случаях, когда дефект товаров обнаруживается после их поставки покупателю. Некоторые представители считали, что между этими положениями нет ничего общего. Другие же придерживались мнения, согласно которому, несмотря на различия в техническом плане, вышеуказанные положения ЮЛИС и проекта конвенции об исковой давности приводят к схожим принципиальным проблемам, которые необходимо согласовать. По мнению одного из представителей, этот вопрос ввиду его сложности требует более глубокого анализа и должен быть поэтому рассмотрен на одной из последующих сессий. Другой представитель предложил обратить внимание на этот вопрос дипломатической конференции по проекту конвенции об исковой давности. В рам-

---

[3] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункт 38, подпункт 3 *a* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава II, пункт 38, подпункт 3 *a*).

[4] *Там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 92, подпункт 1 *c* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, глава II, пункт 92, подпункт 1 *c*).

[5] Комиссия рассмотрела этот доклад на 127-м заседании 2 апреля 1973 года.

[6] Исследование Генерального секретаря приводится в приложении II к докладу Рабочей группы (A/CN.9/75).

ках этого вопроса было предложено также внести поправки редакционного характера.

Решение Комиссии

15. На 142-м заседании 13 апреля 1973 года Комиссия приняла единогласно следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *принимает к сведению с удовлетворением* доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе четвертой сессии;

2. *рекомендует* Рабочей группе рассмотреть замечания и предложения, сформулированные на шестой сессии Комиссии;

3. *поручает* Рабочей группе продолжать свою работу в соответствии с кругом ведения, установленным Комиссией на второй сессии, и закончить эту работу в срочном порядке.

B. Общие условия купли-продажи и типовые договоры

16. На второй сессии Комиссия решила начать свою работу в этой области права с выявления возможности использовать некоторые общие условия купли-продажи, разработанные под руководством Экономической комиссии для Европы, в других районах[7]. На третьей сессии Комиссия расширила свою работу в этой области права, включив в нее рассмотрение практических возможностей разработки общих условий, охватывающих широкий круг товаров, и предложила Генеральному секретарю предпринять исследование по данному вопросу[8].

17. На четвертой сессии Генеральный секретарь представил Комиссии доклад, в котором содержалась, в частности, информация о первой фазе этого исследования (A/CN.9/54). На пятой сессии Комиссии Генеральный секретарь представил доклад о ходе работы (A/CN.9/69). Ввиду положительных результатов, достигнутых при проведении этого исследования, Комиссия на этой сессии постановила отложить окончательное решение о распространении общих условий купли-продажи, разработанных под руководством Экономической комиссии для Европы, и предложила Генеральному секретарю представить ей на шестой сессии окончательное исследование о практических возможностях разработки общих условий, охватывающих широкий круг товаров, и по возможности приступить к разработке руководящих принципов по этому вопросу и составлению проекта таких общих условий[9].

18. Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря, содержащий окончательное исследование (A/CN.9/78). Все представители, выступавшие по этому вопросу, одобрительно отзывались об этом исследовании.

19. Несколько представителей подчеркнули важность работы по этому вопросу. Было указано, что существование общих условий, разработанных под руководством всемирной организации, облегчит международную торговлю и устранит опасения более слабой стороны. Один из представителей высказал мнение, что такая формулировка, способствуя уверенности в международных сделках, может также содействовать установлению справедливого равновесия прав продавца и покупателя. Другой представитель отметил, что в международной торговле, особенно в торговле между Востоком и Западом, обе стороны часто предлагают свои собственные подробные формы контрактов; в результате очень много времени затрачивается на достижение соглашения по условиям контракта. Свод единообразных условий мог бы облегчить эту процедуру.

20. С другой стороны, некоторые представители выразили сомнения по этому вопросу. Один из этих представителей спросил, относится ли данный предмет к компетенции Комиссии. Он указал, что основной задачей Комиссии является унификация права и что поэтому вопрос об общих условиях является только второстепенным по сравнению с этой задачей. Другой представитель выразил мнение, что многие вопросы можно было бы легко разрешить путем пересмотра ЮЛИС, и он сомневается, чтобы общие условия, разработанные Комиссией, нашли широкое применение. Однако, по мнению этого представителя, такая формулировка могла бы помочь существующим организациям, таким как торговые ассоциации, в улучшении их типовых договоров. Он предложил предоставить Секретариату широкие возможности в подходе к вопросу, с тем чтобы ускорить завершение проекта.

21. Один из наблюдателей придерживался мнения, что ввиду особых проблем, связанных с различными товарами, как, например, скоропортящимися товарами, единообразные нормы могли бы быть полезными только в отношении купли-продажи товаров, для которых не существует специальных общих условий. Он подчеркнул, что общие условия ЕЭК, несмотря на их региональный характер, были разработаны с помощью экспертов из различных частей мира, и поэтому их можно легко и быстро приспособить к потребностям других районов. Один из представителей отметил, что на семинаре, посвященном вопросам общих условий, несколько делегаций выра-

---

[7] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункт 60, подпункт 1 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава II, пункт 60, подпункт 1).

[8] *Там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17* (A/8017), пункт 102, подпункт *b* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава III, пункт 102, подпункт *b*).

[9] *Там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 43 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункт 43).

зили сомнения, что общие условия ЕЭК нашли широкое применение даже в Европе.

22. Большинство делегаций, выступавших по этому вопросу, одобрили содержащееся в пункте 199 доклада Генерального секретаря (A/CN.9/78) предложение о создании группы экспертов, целью которой будет составление окончательного проекта «общих» общих условий. Один из представителей предложил, чтобы Секретариат возложил эту задачу на эксперта, которому будут оказывать помощь представители различных торговых организаций.

23. Некоторые представители предложили, чтобы вместо «общих» общих условий Комиссия ввела термин «единообразные» или «глобальные» общие условия или другой подходящий термин.

Решение Комиссии

24. На 141-м заседании 11 апреля 1973 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *предлагает* Генеральному секретарю:

a) продолжать работу по составлению единообразных общих условий;

b) проводить эту работу в сотрудничестве с региональными экономическими комиссиями и заинтересованными торговыми ассоциациями, торговыми палатами и подобными организациями в различных районах;

c) учредить группу экспертов в составе представителей различных организаций, упомянутых выше, в подпункте *b*, и проводить, если необходимо, с ней консультации;

2. *также предлагает* Генеральному секретарю представить Комиссии на седьмой сессии доклад о результатах этой работы.

ГЛАВА III

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

A. Оборотные документы

i) Проект единообразного закона о международных переводных и международных простых векселях

25. На четвертой сессии Комиссия решила продолжить работу по подготовке единообразных норм, применимых к специальному оборотному документу, предназначенному для факультативного использования в международных сделках. Для этой цели Комиссия просила Генерального секретаря подготовить проект единообразных норм, сопровождаемый комментарием[10]. В ответ на это решение Комиссии на пятой сессии был представлен доклад «Проект единообразного закона о международных переводных векселях и комментарий» (A/CN.9/67 и Corr.1). Проект касался переводных векселей в узком смысле слова и не включал вопрос о простых векселях и чеках. На пятой сессии Комиссия приняла к сведению результаты опросов, проведенных Секретариатом среди банковских и торговых кругов относительно использования и значения простых векселей в международной торговле, и просила Генерального секретаря модифицировать проект единообразного закона о международных переводных векселях, с тем чтобы распространить его применение на международные простые векселя[11]. На той же сессии Комиссия учредила рабочую группу[12] и поручила ей подготовить окончательный проект единообразного закона о международных переводных и простых векселях[13].

26. На настоящей сессии Комиссии был представлен доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе первой сессии (A/CN.9/77). Рабочая группа провела первую сессию в Женеве с 8 по 14 января 1973 года и рассмотрела статьи 12—40 проекта единообразного закона, касающиеся передачи и переуступки международного переводного и простого векселя (статьи 12—22), прав и обязанностей лиц, поставивших свои подписи на таких документах (статьи 27—40), и определения и прав «держателя» и «пользующегося правом на защиту держателя» (статьи 5, 6 и 23—26). Рабочая группа пришла к выводам относительно существа этих статей и просила Секретариат подготовить пересмотренный проект, который отражал бы эти выводы, а также касался бы проблем терминологии и стиля.

27. При рассмотрении доклада Рабочей группы[14] Комиссия выразила признательность членам Рабочей группы за успехи, достигнутые в этом сложном и техническом вопросе.

28. Представители, выступавшие по этому вопросу, выразили удовлетворение проектом единообразного закона, составленным Секретариатом, а также ценной помощью, оказанной при его подготовке заинтересованными международными организациями и банковскими и торговыми учреждениями. Эти представители считали, что

---

[10] *Там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 35 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, глава II, пункт 35).

[11] *Там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 61, подпункт 2 *c* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункт 61, подпункт 2 *c*). Проект единообразного закона с этими изменениями и с комментарием содержится в документе A/CN.9/WG.IV/WP.2.

[12] *Там же*, пункт 61, подпункт 1 *a*. Рабочая группа по международным оборотным документам состоит из следующих восьми членов Комиссии: Египта, Индии, Мексики, Нигерии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик и Франции.

[13] *Там же*, пункт 61, подпункт 1 *b*.

[14] Комиссия рассмотрела этот вопрос на 127-м и 131-м заседаниях 2 и 4 апреля 1973 года.

обеспеченная таким образом взаимосвязь между правом и практикой имеет жизненно важное значение для успешного завершения работы Комиссии в этой области и что поэтому необходимо продолжать сотрудничество с банковскими и торговыми кругами.

29. Некоторые представители обратили внимание участников сессии на важность юридической терминологии, используемой в предлагаемом проекте, в частности в связи с будущим толкованием предлагаемого единообразного закона судами стран с различными системами права. Было высказано мнение, что в этой связи в проекте Секретариата делается слишком большой упор на концепции и термины, заимствованные из англо-американского права. Важно, чтобы в окончательном проекте единообразного закона было установлено справедливое равновесие между основными системами права, касающегося оборотных документов.

30. Один из представителей, касаясь составленного Секретариатом текста, высказал мнение о необходимости пересмотра определения индоссамента и понятий передачи, переуступки и «пользующегося правом на защиту держателя». В частности, определение индоссамента должно быть теснее и четче увязано с понятием индоссатора. В отношении понятий «передача» и «переуступка» единообразный закон должен касаться лишь последствий передачи документа в результате индоссамента и оставить последствия передачи без индоссамента и последствия переуступки на усмотрение внутригосударственного права. Положение статьи 26 проекта, согласно которому, если должник (ответчик) устанавливает наличие возражения, то на держателя (истца) возлагается бремя доказывания того, что он является пользующимся правом на защиту держателем, является, по-видимому, неприемлемым для стран гражданского права, поскольку согласно действующей в них процедуре держатель фактически не в состоянии доказать негативный факт, а именно то, что он получил документ, не зная о наличии иска или возражения.

31. Было отмечено, что представленный Рабочей группе проект единообразного закона включает понятия систем гражданского и общего права и что в большинстве случаев выбор между противоречивыми понятиями или существенными нормами был сделан после всесторонних консультаций с банковскими и торговыми кругами и на основе опросов, проведенных с помощью подробных вопросников. Хотя в некоторых случаях это привело к принятию норм, аналогичных тем, которые содержатся в законах общего права об оборотных документах, в других случаях за основу были взяты нормы, содержащиеся в Женевском единообразном законе 1930 года, такие, например, как нормы, касающиеся последствий поддельного индоссамента или последствий, связанных с невозможностью опротестовать отказ от уплаты по векселю в результате неакцептования или неуплаты или уведомить о таком отказе. С другой стороны, цель проекта единообразного закона — избежать юридических терминов, которые могли бы быть понятными лишь в одной из систем права. По этой причине в проекте используется, например, термин «пользующийся правом на защиту держатель» вместо термина «законный держатель», применяемого в законодательных актах общего права, или термина «правомерный держатель», применяемого в Женевском единообразном законе.

32. Некоторые представители отметили, что в докладе Рабочей группы высказывается мнение, что в окончательном проекте может не использоваться термин «оборотный» или «переуступка». Они выразили надежду, что Рабочая группа вновь рассмотрит вопрос об использовании этого термина в проекте ввиду того обстоятельства, что он понятен и четко определен в международной банковской практике.

33. Комиссия решила отложить рассмотрение основных положений проекта единообразного закона до тех пор, пока Рабочая группа не завершит свою работу и не представит окончательный проект с комментарием.

ii) Международные чеки

34. На пятой сессии Комиссия просила далее Рабочую группу рассмотреть вопрос о желательности подготовки единообразных норм, применимых к международным чекам, и сообщить о своих выводах Комиссии на одной из последующих сессий[15]. Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого вопроса до одной из последующих сессий, с тем чтобы дать Секретариату возможность провести обследования относительно использования чеков в международных платежных сделках и проблем, возникающих в текущей коммерческой практике в результате расхождений между нормами основных систем права.

35. Комиссия согласилась с этим подходом Рабочей группы. Несколько представителей, отмечая, что использование подробных вопросников и проведение соответствующих консультаций банковскими и торговыми учреждениями оказали неоценимую помощь на подготовительных этапах работы по составлению проекта единообразного закона, настоятельно призывали к тому, чтобы этот же метод работы использовался в отношении чеков.

Решение Комиссии

36. На 141-м заседании 11 апреля 1973 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *отмечает* с удовлетворением доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе первой сессии;

[15] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 61, подпункт 1 *c* (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункт 61, подпункт 1 *c*).

2. *просит* Рабочую группу продолжать свою работу в соответствии с кругом ведения, изложенным Комиссией в решении, принятом на пятой сессии[16], и быстро завершить эту работу;

3. *просит* Генерального секретаря продолжать работу в отношении проекта единообразного закона и вопросника относительно использования чеков при урегулировании международных платежей в консультации с Исследовательской группой Комиссии по международным платежам, состоящей из экспертов, выделенных заинтересованными международными организациями и банковскими и торговыми учреждениями, и для этой цели в случае необходимости созывать совещания.

В. Банковские коммерческие кредиты

37. Этот вопрос связан с работой, выполняемой Международной торговой палатой (МТП) в области стандартизации процедуры и практики, применяемых в отношении коммерческих аккредитивов. В 1933 году МТП разработала «Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов», которые она пересмотрела в 1951 и 1962 годах. В настоящее время МТП пересматривает их в третий раз. На предыдущей сессии[17] Комиссия подчеркнула значение аккредитивов в деле обеспечения платежей по международным торговым операциям и выразила мнение, что МТП при пересмотре названного документа следует принять во внимание точки зрения стран, не представленных в ней.

38. На настоящей сессии[18] Комиссии была представлена записка Генерального секретаря, в приложении к которой воспроизводятся основные части трех докладов Рабочей группы Комиссии МТП по банковской технике и практике с изложением предлагаемых ею изменений. Предлагаемые изменения были направлены правительствам и заинтересованным банковским и торговым учреждениям, и в соответствии с предыдущими решениями Комиссии полученные комментарии будут переданы МТП.

39. В соответствии с информацией, полученной Секретариатом, МТП намерена далее обсудить текст, предлагаемый Рабочей группой Комиссии по банковской технике и практике, с учетом комментариев, полученных от ее национальных комитетов и — через Генерального секретаря Организации Объединенных Наций — от правительств и банковских и торговых учреждений стран, не представленных в МТП. Было также учтено, что МТП решила дождаться результатов работы, проводимой в настоящее время в связи с документом по комбинированным перевозкам, необходимость в котором возникла в связи с перевозками грузов контейнерами.

40. Представители нескольких стран выразили сожаление по поводу того, что МТП не направила наблюдателя для присутствия на прениях по вопросу, которым она активно занимается.

41. Была высказана точка зрения, что изменения, предлагаемые Рабочей группой МТП, направлены в основном на усовершенствование текста 1962 года. Была выражена надежда, что при пересмотре этого текста будут приняты нормы, касающиеся документов, которые можно эффективно использовать в сделках, связанных с комбинированными перевозками.

42. Представители нескольких стран выразили удовлетворение по поводу расширения сотрудничества между Комиссией и МТП и между МТП и странами, не представленными в ней.

43. По мнению представителей многих стран, Комиссии на определенном этапе следует внимательно изучить изменения, которые МТП предлагает внести в «Унифицированные правила». Комиссия согласилась с необходимостью просить с этой целью Секретариат представить ей анализ замечаний по предлагаемому пересмотренному варианту, которые будут получены Генеральным секретарем.

44. Представители нескольких стран выразили надежду, что МТП представит Комиссии на седьмой сессии доклад о ходе ее работы в отношении банковских гарантий.

Решение Комиссии

45. На 132-м заседании 5 апреля 1973 года Комиссия приняла единогласно следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *принимает к сведению* проект пересмотренных «Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов (1962 год)», предложенный Рабочей группой Комиссии по банковской технике и практике Международной торговой палаты;

2. *просит* Генерального секретаря:

а) составить анализ замечаний по предлагаемому пересмотренному варианту вышеназванного документа, полученных от прави-

---

[16] *Там же*, пункт 61.

[17] *Там же, двадцать третья сессия, Дополнение № 16* (A/7216), пункты 23 и 28 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава I); *там же, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункты 90—95 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава II); *там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17* (A/8017), пункты 119—126 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава III); *там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункты 36—43 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, глава II, A); *там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункты 65 и 66 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункты 65 и 66).

[18] Комиссия обсудила этот вопрос на 132-м заседании 5 апреля 1973 года.

тельств и от банковских и торговых учреждений, не представленных в Международной торговой палате;

b) обеспечить постоянное присутствие и участие представителей секретариата Комиссии в прениях Международной торговой палаты;

3. *предлагает* Международной торговой палате представлять Комиссии на будущих сессиях:

a) доклады о ходе работы по пересмотру «Унифицированных правил (1962 г.)» и работы по вопросу договорных и платежных гарантий;

b) предлагаемый пересмотренный текст «Унифицированных правил» и проект единых норм договорных и платежных гарантий до их окончательного утверждения Международной торговой палатой.

ГЛАВА IV

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

A. Введение

46. Комиссия на своей четвертой сессии постановила рассмотреть правила, регулирующие ответственность морских перевозчиков за груз [19]. В резолюции Комиссии отмечается, что:

«правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в Протоколе поправок к данной Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости, и в случае надобности можно подготовить новую международную конвенцию для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций».

47. Для выполнения этой программы работы Комиссия создала расширенную Рабочую группу по международному законодательству в области морских перевозок в составе 21 члена Комиссии.

48. Рабочая группа на своей третьей сессии рассмотрела следующие вопросы: I. Период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществления, во время разгрузки и после ее осуществления); II. Ответственность за перевозку грузов на палубе и перевозку животных; III. Оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо определенным судом; IV. Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком [20]. По просьбе Рабочей группы Комиссия на своей пятой сессии решила, что Рабочая группа должна провести четвертую (специальную) сессию осенью 1972 года и пятую сессию в феврале 1973 года.

49. Доклады четвертой и пятой сессий Рабочей группы были представлены на настоящей сессии Комиссии докладчиками соответствующих сессий [21].

B. Доклад о четвертой сессии Рабочей группы

50. В ходе представления доклада Рабочей группы о ее четвертой сессии (A/CN.9/74) указывалось, что Рабочая группа подготовила проект законодательства по основным правилам, регулирующим ответственность перевозчика [22]. Эти положения включают унифицированное правило об ответственности перевозчика, основанной на ошибке, и унифицированное правило бремени доказывания.

51. Отмечалось, что в проекте положений при установлении унифицированных правил об ответственности и бремени доказывания опущен «перечень исключений» в отношении ответственности перевозчика, содержащийся в Брюссельской конвенции 1924 года. Далее отмечалось, что в порядке компромисса, имеющего целью достижение общего соглашения, из общего правила, согласно которому на перевозчика возлагается бремя доказывания того, что он действовал с надлежащей тщательностью, делается исключение в случае пожара.

52. Отмечалось также, что Рабочая группа на своей четвертой сессии подготовила проект положений об арбитражных оговорках в коноса-

---

[19] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункты 10—23 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, глава II, пункты 10—23). Относительно предыдущих мероприятий Комиссии по этому вопросу см. Доклад Комиссии о работе ее второй сессии, *там же, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункты 114—133 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава II, пункты 114—133) и Доклад Комиссии о работе ее третьей сессии, *там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17* (A/8017), пункты 157—166 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава III, пункты 157—166). См. также Доклад Комиссии о работе ее пятой сессии, *там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункты 44—51 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункты 44—51).

[20] Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, проведенной в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63 и Corr.1 и Add.1).

[21] Этот вопрос рассматривался Комиссией на ее 133-м и 134-м заседаниях 5 и 6 апреля 1973 года.

[22] Общие принципы основных правил, определяющих ответственность перевозчика, были одобрены большинством членов Рабочей группы на ее третьей сессии (A/CN.9/63, пункт 70). Рабочим документом для третьей сессии был первый доклад Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты» (A/CN.9/63/Add.1). Рабочим документом по данному вопросу на четвертой сессии был доклад Генерального секретаря под названием «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком»; этот доклад был приложен к докладу о четвертой сессии Рабочей группы (A/CN.9/74, приложение I).

ментах (A/CN.9/74, пункты 38—52) [23]. Этот проект положений, в частности, предусматривает, что допускаются соглашения о передаче на арбитраж споров, возникающих в связи со сделками по договору перевозки; в нем также указываются места, где по выбору истца проводится арбитраж [24].

C. Доклад о пятой сессии Рабочей группы

53. Во время представления доклада о работе пятой сессии Рабочей группы (A/CN.9/76) [25] было указано, что Рабочая группа приняла решения в отношении правил об ограничении ответственности перевозчика. Было отмечено, что Рабочая группа решила придерживаться подхода, принятого в Брюссельском протоколе 1968 года, который предписывает альтернативные верхние пределы, основывающиеся на *a)* числе мест или единиц груза и *b)* весе потерянного или поврежденного груза. Однако Рабочая группа предложила пересмотреть формулировку Протокола, в частности с тем, чтобы устранить неясность и принять во внимание проблемы, возникающие в связи с перевозкой грузов в контейнерах.

54. Было сообщено, что Рабочая группа также подготовила проект положений по следующим дополнительным темам: влияние перевалки грузов на ответственность договаривающегося перевозчика и «фактического» перевозчика; влияние мер по спасению жизни или имущества на море; срок исковой давности, во время которого в отношении перевозчика могут быть предприняты процессуальные или арбитражные действия.

D. Обсуждение докладов Рабочей группы

55. При рассмотрении докладов Рабочей группы было отмечено, что подготовка проекта пересмотренных правил об ответственности морских перевозчиков грузов еще не завершена. Поэтому Комиссия решила, что ей следует придерживаться подхода, который обычно применяется при подготовке рабочими группами законодательных текстов, и ограничиться принятием к сведению сообщения о работе, проделанной Рабочей группой. Поэтому принятие решения о деятельности Рабочей группы было отложено до того времени, когда можно будет рассмотреть предлагаемые законодательные положения в целом.

56. Многие представители выразили свое удовлетворение работой, проделанной Рабочей группой. Была также дана высокая оценка духу компромисса, который позволил Рабочей группе добиться соглашения по многим трудным вопросам.

57. Некоторые представители заявили о своей поддержке подхода, рассмотренного в предварительном порядке Рабочей группой, который заключается в том, что пересмотренные положения следует скорее включить в новую конвенцию, чем во второй протокол к Брюссельской конвенции 1924 года. Было указано, что подготовка новой конвенции позволит разработать унифицированный текст, который будет легче толковать. Кроме того, новая конвенция должна включать современную терминологию и подходы, разработанные в конвенциях, относящихся к воздушным, железнодорожным и автодорожным перевозкам, и что согласование положений, регулирующих ответственность за перевозку грузов различными видами транспорта, приобретает все большее значение в связи с быстрым развитием комбинированных перевозок.

58. Некоторые представители выразили сожаление по поводу компромиссного положения, утвержденного четвертой сессией Рабочей группы (пункт 51, выше), в соответствии с которым перевозчик не несет бремени доказывания того, что он действовал с надлежащей тщательностью, если потеря или порча товаров произошла в результате пожара. Тем не менее один из представителей отметил, что предложение о согласовании правил, применяемых к различным видам транспорта, должно учитывать особые обстоятельства и риски, связанные с перевозкой грузов морским путем.

59. Один из представителей поддержал предложение, внесенное в связи с обсуждением будущей программы Рабочей группы, о том, чтобы правила конвенции применялись к договорам перевозки грузов, которые, возможно, не оформлены «коносаментом» в узком смысле этого термина. Другой представитель присоединился к Рабочей группе в отношении значения, которое она придает унифицированному договорному обязательству перевозчика. Этот представитель также приветствовал отмену ограничения ответственности в случаях, когда порча груза является результатом преднамеренного неправомерного поведения перевозчика или любого из его служащих или агентов, но он также хотел бы, чтобы это же правило применялось к случаю порчи товара в результате небрежности или непростительной ошибки.

60. Один представитель обратил внимание на правила о применении арбитражных оговорок, подготовленные четвертой сессией Рабочей группы (пункт 52, выше). Этот представитель заявил, что положение о методе выбора места арбитража неприемлемо для его делегации, и просил подвергнуть этот вопрос дальнейшему изучению.

Решение Комиссии

61. Комиссия на 139-м заседании 6 апреля 1973 года единогласно приняла следующее решение:

[23] Рабочая группа на своей третьей сессии подготовила предварительный проект оговорок в коносаментах, указывающих, где иск может быть возбужден (A/CN.9/63, пункт 39).

[24] A/CN.9/74, пункт 47.2. Согласно этому проекту положений (подпункт 5), эти правила не затрагивают «действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки».

[25] Рабочим документом для этой сессии послужил второй доклад Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты» (A/CN.9/76/Add.1).

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *принимает к сведению с удовлетворением* доклады Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой и пятой сессий;

2. *просит* Рабочую группу продолжить свою работу в соответствии с кругом ее ведения, определенным в резолюции Комиссии, принятой на четвертой сессии, и быстро завершить эту работу.

ГЛАВА V

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТОРГОВЫЙ АРБИТРАЖ

62. Комиссия на своей второй сессии назначила г-на Иона Нестора (Румыния) Специальным докладчиком по вопросам о применении и толковании существующих конвенций по международному торговому арбитражу и иным проблемам, связанным с этим вопросом [26].

63. На третьей сессии Комиссии Специальный докладчик представил предварительный доклад (A/CN.9/49 и Add.1); на пятой сессии Специальный докладчик представил окончательный вариант своего доклада (A/CN.9/64).

64. Комиссия на своей пятой сессии после обсуждения окончательного варианта доклада Специального докладчика просила Генерального секретаря предложить государствам — членам Комиссии представить Секретариату свои комментарии по предложениям, сделанным Специальным докладчиком, и любые иные предложения, которые у них есть по этому вопросу [27].

65. На текущей сессии Комиссия ознакомилась с докладом Генерального секретаря, содержащим резюме комментариев, предложений и замечаний государств — членов Комиссии и предложения в отношении дальнейшей работы по этому вопросу.

66. Большинство представителей, выступавших по этому вопросу, сосредоточили свои замечания и предложения на предложениях Специального докладчика, относящихся к *a)* содействию ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, *b)* содействию ратификации Европейской конвенции 1961 года о международном торговом арбитраже, *c)* учреждению исследовательской или рабочей группы для изучения вопроса о желательности разработки образцового арбитражного регламента и вопроса о целесообразности унификации и упрощения внутригосударственных правил по арбитражу и *d)* публикации арбитражных решений.

67. Что касается содействия ратификации Конвенции 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, то все представители согласились с тем, что странам, которые еще не ратифицировали названную Конвенцию или не присоединились к ней, следует настоятельно рекомендовать сделать это. Комиссия также согласилась с необходимостью просить Генеральную Ассамблею выступить с подобной рекомендацией.

68. Ряд представителей выразили сомнение относительно того, следует ли Комиссии принимать какие-либо меры в отношении содействия ратификации Европейской конвенции 1961 года о внешнеторговом арбитраже. Некоторые представители сочли, что до какой бы то ни было положительной рекомендации в отношении ратификации названной Конвенции или присоединения к ней Комиссия сама должна изучить ее текст, с тем чтобы вынести решение о том, заслуживает ли названная Конвенция одобрения. Другие представители согласились с предложением Специального докладчика о том, что Комиссия должна рекомендовать ратификацию вышеназванной Конвенции или присоединение к ней. Однако большинство представителей, поддержавших это предложение, сочли, что Комиссии вместо вынесения подобной рекомендации ею самой следует предложить сделать это Экономической комиссии для Европы. Один представитель предложил, чтобы Комиссия до вынесения какого-либо окончательного решения просила Экономическую комиссию для Европы определенно подтвердить, используется ли эта Конвенция широко и является ли она в какой-либо степени неудовлетворительной.

69. Было также внесено предложение о содействии ратификации Европейской конвенции 1961 года о внешнеторговом арбитраже не только в Европе, но и в других регионах. Некоторые представители выступили с комментариями по этому предложению. Некоторые представители предложили Комиссии направить Конвенцию региональным экономическим комиссиям за пределами Европы и предложить этим комиссиям изучить Конвенцию с целью подтверждения ее приемлемости для нужд международной торговли в этих частях мира. Другие представители сочли необходимым содействовать тому, чтобы вышеназванные экономические комиссии при разработке конвенции, которая бы удовлетворяла их потребностям, учитывали положения Европейской конвенции 1961 года. Несколько представителей выразили точку зрения, что Комиссии не следует налаживать прямого контакта с заинтересованными экономическими комиссиями, а предложить Экономической комиссии для Европы просить другие региональные комиссии представить свои предложения об изменениях, если таковые будут, которые, по их мнению, представляются необходимыми для обеспечения прием-

[26] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункт 112 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава II, пункт 112).

[27] *Там же, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 87 (1) [Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункт 87 (1)].

лемости этой Конвенции для стран названных регионов. Однако некоторые представители предложили, чтобы Комиссия, не выясняя мнения других экономических комиссий, рекомендовала государствам за пределами Европы ратифицировать названную Конвенцию. Один из представителей указал, что подобную рекомендацию будет необходимо адресовать вышеназванным экономическим комиссиям, Совету экономической взаимопомощи и государствам, не являющимся членами никаких региональных комиссий.

70. Некоторые представители возразили против упомянутых предложений и сочли, что Комиссии не следует принимать никаких мер в отношении Конвенции 1961 года до тех пор, пока у нее не сложится свое собственное мнение в отношении ее положений. Кроме того, эти представители полагали, что содействие осуществлению Конвенции 1961 года, которая является региональной, не входит в компетенцию Комиссии.

71. Что касается предложения *c*, упомянутого в пункте 66, выше, то большинство представителей, выступавших по этому вопросу, согласились с преждевременностью создания в настоящее время исследовательской или рабочей группы. Было высказано предположение, что любую подготовительную работу, необходимую для Комиссии, лучше всего может выполнить ее Секретариат. Однако представители выразили противоположные точки зрения в отношении того, следует ли Комиссии включить в ее программу работы выполнение вышеупомянутого предложения Специального докладчика, а именно создание образцового арбитражного регламента и унификация внутригосударственных правил по арбитражу. Некоторые представители сочли, что выполнение предложения *c* практически невозможно и поэтому оно не оправдывает расходов ограниченных финансовых и иных ресурсов Организации Объединенных Наций. Один из этих представителей указал, что более трудным для унификации является процессуальное, а не основное право. Во многих странах гражданский процессуальный кодекс является одной из отраслей, где наблюдаются самые сильные национальные традиции. Унификация этих кодексов или любых их норм особо осложняется тем, что процессуальные нормы стран общего права полностью отличаются от процессуальных норм стран гражданского права. По этим причинам унификация процессуального права возможна не в универсальном порядке, а лишь на региональной основе.

72. В отношении предложенного образцового арбитражного регламента один из представителей отметил, что в ходе подготовки Европейского арбитражного регламента 1966 года Экономическая комиссия для Европы собрала около 100 подобных регламентов, каждый из которых претендовал на роль образца; нет никакой необходимости в добавлении еще одного регламента к этим правилам. Другие представители выразили мнение, что арбитражный регламент не будет в состоянии удовлетворить все потребности, поскольку арбитражный регламент, приемлемый для менее важных сделок, не может применяться к спорам, связанным со значительными денежными суммами.

73. Представители, упомянутые в вышестоящих пунктах, пришли к заключению, что Комиссии следует просить Генерального секретаря подготовить исследование о целесообразности и выполнимости разработки образцового арбитражного регламента и унификации внутригосударственных норм.

74. Некоторые представители выразили свое несогласие с вышеназванной отрицательной точкой зрения. Было высказано мнение, что Комиссии следует выполнять эффективную работу по унификации арбитражного регламента и по унификации внутригосударственных норм по арбитражу.

75. Один из наблюдателей указал, что на совещании, организованном несколько лет назад с целью обсуждения взаимосвязи между унификацией на региональном и всемирном уровнях, был сделан вывод, что унификация на всемирном уровне является желательной целью, и лишь в том случае, если она не выполнима, следует приложить усилия с целью унификации на региональном уровне. Один из представителей поддержал это мнение.

76. Другой наблюдатель отметил, что государства — члены Совета экономической взаимопомощи в 1972 году подписали Конвенцию о разрешении путем арбитража споров, возникающих в процессе экономического, научного и технического сотрудничества, и приняли решение подготовить единый регламент для арбитражных судов этих государств.

77. Большинство представителей согласились с предложением о том, чтобы Комиссия приняла решение о подготовке арбитражного регламента для использования его в специальном арбитраже. Один из представителей указал на необходимость подобных норм для предпринимателей и на их способность оказать помощь в решении проблем, возникающих в процессе торговли между странами с различными правовыми системами. Другой представитель предложил, чтобы в процессе подготовки таких норм были учтены трудности, с которыми сталкиваются мелкие предприниматели развивающихся стран при разрешении своих споров путем арбитража.

78. Большинство представителей, поддержавших предложение о подготовке арбитражного регламента, предложили, чтобы эту работу выполнил Секретариат Комиссии — при сотрудничестве со Специальным докладчиком и с заинтересованными международными организациями. Было также предложено, чтобы Секретариат при выполнении этой задачи основывал свою работу на существующих арбитражных нормах, разработанных региональными экономическими комис-

сиями и иными организациями, и учел международную политику. Один из представителей предложил, чтобы Секретариат, кроме прочего, заручился сотрудничеством Межамериканской комиссии по торговому арбитражу и чтобы он в своей деятельности учел также Конвенцию 1972 года о решении споров путем арбитража, заключенную государствами — членами Совета экономической взаимопомощи.

79. Некоторые представители возразили против предложения Специального докладчика о том, чтобы Комиссия с согласия заинтересованных сторон публиковала подборки арбитражных решений по вопросам международной торговли. Было указано, что причиной вынесения спора на арбитраж зачастую является стремление избежать гласности. Было также отмечено, что предлагаемые подборки не будут обладать серьезной ценностью, поскольку подобная работа, как правило, очень неполна и будет содержать лишь несколько разрозненных постановлений о нормах коллизионного права и основного национального права разных стран. Кроме того, подобная публикация будет в основном дублировать существующие сборники и будет содержать лишь решения, уже опубликованные в юридической периодике.

80. Другие представители высказали мнение, что подборка арбитражных решений будет содействовать использованию арбитража и способствовать обмену информацией. Один наблюдатель высказал мнение, что наилучшим методом явилась бы публикация общего обзора тенденций без упоминания названия сторон или конкретных подробностей решений. Подобная публикация могла бы быть включена в ежегодник Комиссии.

81. Некоторые представители остановились также на предложении Специального докладчика о том, чтобы Комиссия поощряла и содействовала созданию международной организации по торговому арбитражу. Однако эти представители считали, что вопрос об учреждении арбитражных центров относится к ведению арбитражных организаций, а не правительств. Один представитель заметил, что международные конгрессы по арбитражу показали, что нет необходимости в постоянной организации. Эти периодические конгрессы доступны для всех, и на них присутствует большинство заинтересованных организаций, тогда как дорогостоящая постоянная организация будет иметь, по-видимому, лишь ограниченный состав.

82. Один представитель высказал мнение о том, что Комиссии необходимо уделять больше внимания технической помощи и подготовке кадров в развивающихся странах путем направления в них экспертов с целью ознакомить эти страны с арбитражной процедурой.

83. Комиссия учредила Редакционную группу в составе представителей Австралии, Австрии, Нигерии, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Союза Советских Социалистических Республик и Франции и просила ее с учетом замечаний и предложений, сделанных на сессии, подготовить проект резолюции по вопросам, изложенным выше, в подпунктах *a*, *b* и *c* пункта 66.

84. Один из представителей высказал мнение, что Комиссия должна также решить вопрос о работе, которую она, возможно, пожелает осуществить в отношении других предложений Специального докладчика.

85. 11 апреля на 140-м заседании Комиссия единодушно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *рекомендует* Генеральной Ассамблее просить государства, не ратифицировавшие Конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 года или не присоединившиеся к этой Конвенции, рассмотреть возможность присоединения к ней;

2. *предлагает* Экономической комиссии для Европы обратить внимание государств, которые могут ратифицировать Европейскую конвенцию 1961 года о международном торговом арбитраже или присоединиться к ней, но которые еще не сделали этого, на наличие названной Конвенции и просить их сообщить, намерены ли они присоединиться к ней;

3. *просит* Генерального секретаря:

a) в консультации с региональными экономическими комиссиями Организации Объединенных Наций и с центрами международного торгового арбитража с должным учетом Арбитражного регламента Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Европы и Регламента международного торгового арбитража ЭКАДВ составить проект арбитражного регламента для использования его по желанию в специальном арбитраже, связанном с международной торговлей;

b) представить Комиссии на ее восьмой сессии этот проект или доклад, если исследования и консультации с вышеупомянутыми организациями позволят прийти к выводу о нежелательности составления подобного регламента.

4. *сохраняет* за собой право на одной из последующих сессий рассмотреть вопрос о том, какую дальнейшую работу они могли бы с пользой провести в области международного торгового арбитража.

86. Некоторые представители сделали оговорки относительно пункта 2 этого решения, поскольку, принимая его, Комиссия способствует унификации регионального, а не международного торгового права. Другие представители заяви-

ли, что принятие пункта 2 этого решения не должно создавать прецедента.

ГЛАВА VI

ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ В ОБЛАСТИ ПРАВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

87. Комиссия на своей пятой сессии просила Генерального секретаря ускорить и усилить деятельность по осуществлению программы Комиссии в области подготовки кадров и оказанию помощи в области права международной торговли. Генерального секретаря также просили изучить возможность организации международного симпозиума о роли университетов и научно-исследовательских центров в преподавании, изучении и распространении права международной торговли[28].

88. На текущей сессии на рассмотрении Комиссии находился доклад Генерального секретаря (A/CN.9/80), в котором указывалось на проведенную деятельность, касающуюся осуществления программы Комиссии по подготовке кадров и оказанию помощи, а также результаты опроса, предпринятого во исполнение решения Комиссии о возможности организации вышеупомянутого симпозиума[29].

89. Представляя этот доклад, Секретарь Комиссии привлек внимание к тому факту, что в 1973 году будет сохранена практика предоставления части стипендий Учебного и научно-исследовательского института Организации Объединенных Наций (ЮНИТАР) кандидатам, которые проявляют особый интерес к праву международной торговли. Эти стипендиаты из развивающихся стран получат подготовку в области права международной торговли под руководством членов Отдела по праву международной торговли.

90. Секретарь Комиссии объяснил также финансовые трудности, которые были связаны с получением дополнительных добровольных взносов, которые позволили бы молодому преподавателю из развивающейся страны прибыть в центр, располагающий необходимыми библиотечными фондами, в котором он мог бы разработать методические материалы для использования в своем университете и, возможно, в университетах своего района.

91. Комиссии также было сообщено об обращении Генерального секретаря к развитым странам — членам Организации Объединенных Наций с просьбой предоставить возможности для стажировки в финансовых и торговых учреждениях их стран гражданам из развивающихся стран. Положительные ответы на это обращение были получены от правительств Австрии, Бельгии, Норвегии и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

92. В отношении предложенного международного симпозиума о роли университетов и научно-исследовательских центров в преподавании, изучении и распространении права международной торговли Секретарь Комиссии высказал мнение, что данный симпозиум, по-видимому, лучше всего организовать в связи с восьмой сессией Комиссии, которая должна состояться в 1975 году в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве. Комиссия была информирована о том, что в случае если симпозиум будет проведен в конце сессии, то свободное время, которое обычно выделяется для подготовки доклада сессии, может быть использовано для симпозиума. Кроме того, Комиссия может использовать обсуждение темы симпозиума на двух заседаниях, которые обычно выделяются для обсуждения вопроса, касающегося подготовки кадров и оказания помощи. Комиссия была также информирована о том, что ЮНИТАР выразил желание сотрудничать с Секретариатом в административной организации симпозиума.

93. Что касается разработки учебных материалов в области права международной торговли, то многие представители подчеркнули важное значение данного проекта и выразили благодарность правительству Австралии, представитель которой объявил о том, что его правительство готово выделить стипендию в размере 5000 австралийских долл., с тем чтобы предоставить молодому преподавателю из развивающейся страны возможность произвести сбор материала в Австралии.

94. Многие представители выразили надежду на то, что все большее число университетов включит в свою программу предмет, касающийся права международной торговли.

95. Представитель Франции объявил о том, что, хотя Секретариат не получил сообщения от его правительства, оно тем не менее согласилось предоставить несколько стипендий гражданам из развивающихся стран, с тем чтобы позволить им приобрести практический опыт в области права международной торговли в финансовых и торговых учреждениях Франции. Представитель Австралии указал, что его правительство будет готово оказать помощь гражданам развивающихся стран в стажировке или получении стипендий в коммерческих и финансовых учреждениях Австралии.

96. Многие представители выразили признательность правительствам, которые положительно откликнулись на призыв Генерального секретаря обеспечить стажировку в тех областях, в которых больше всего нуждаются развивающиеся страны. Один из представителей заявил, что отсутствие позитивного отклика на призыв Генерального секретаря со стороны других развитых стран вызывает разочарование. Некоторые представители поддержали содержащееся в докладе Генерального секретаря предложение о том, чтобы он проинформировал развивающиеся страны

[28] *Там же,* пункт 97 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункт 97).

[29] Комиссия рассмотрела этот доклад на своих 132-м и 133-м пленарных заседаниях 5 апреля 1973 года.

о предложениях относительно подготовки кадров и стажировки по вопросам права международной торговли, поступивших от развитых стран.

97. Некоторые представители считали, что в настоящее время юристы и правительственные должностные лица развивающихся стран нуждаются прежде всего не в программе узкой специализации в различных областях права международной торговли, а в программе подготовки, носящей довольно общий и основной характер. Поэтому они особо отметили усилия, прилагаемые некоторыми правительствами для предоставления такой подготовки в своих учебных заведениях гражданам развивающихся стран.

98. Многие представители согласились с мнением о том, что было бы весьма полезно организовать семинары по праву международной торговли в самих развивающихся странах. Подобные семинары, проводимые с помощью преподавателей из развитых стран, могли бы охватить значительное число юристов, предпринимателей и правительственных должностных лиц развивающихся стран при минимальных затратах. В этой связи было внесено предложение о том, чтобы ЮНИТАР продолжал организацию подобных семинаров.

99. Наблюдатель от Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) проинформировал Комиссию о том, что эта организация разработала конкретные планы, касающиеся программы по оказанию помощи развивающимся странам в области права и норм, применяющихся к морским судам и судоходству, руководство которой будет совместно осуществляться ИМКО, ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ. Подробные сведения по этой программе будут сообщены Секретариату ЮНСИТРАЛ в ближайшем будущем.

100. Все представители, которые выступали по этой теме, придерживались мнения о том, что весьма ценной была бы организация международного симпозиума преподавателей и будущих преподавателей в области права международной тортовли по вопросу о роли университетов и исследовательских центров в преподавании, распространении информации о праве международной торговли и более широком использовании ее. Помимо распространения трудов Комиссии, симпозиум способствовал бы включению предмета права международной торговли в программы национальных университетов.

101. Все представители согласились также с тем, что симпозиум должен быть проведен в связи с восьмой сессией Комиссии, как это было предложено Секретарем Комиссии. Однако некоторые представители выразили мнение, что два дня являются слишком ограниченным периодом для серьезного обмена мнениями по тематике симпозиума. По мнению этих представителей, для этого требуется по крайней мере четыре — пять дней.

102. Другие представители считали, что, учитывая необходимость избегать дополнительных расходов для Организации Объединенных Наций, обсуждение в течение двух дней является достаточным, с учетом того, что участники имели возможность следить за работой Комиссии во время последней недели ее сессии и что члены Комиссии готовы предоставить участникам информацию о работе Комиссии в период между заседаниями.

103. Один из представителей высказал предложение о том, что можно было бы для продления симпозиума созвать дополнительные совещания в одном из национальных университетов его страны, учитывая, что время этого симпозиума совпадает с пасхальными каникулами, когда общежития студентов могут быть использованы участниками.

104. Многие представители выразили мнение о том, что для участия в симпозиуме в достаточном количестве представителей из развивающихся стран следует обеспечивать средствами на проезд и суточными. По мнению этих представителей, ценность симпозиума была бы в значительной степени снижена, если бы участие в нем приняли практически только представители развитых стран. Поэтому к Секретариату Комиссии обратились с просьбой изыскать средства в виде добровольных взносов от правительств, международных организаций и учреждений для оплаты путевых расходов и суточных участникам из развивающихся стран. В этой связи представитель Австралии заявил, что он предложит своему правительству рассмотреть возможность выделения взноса на проезд участников из таких стран, и обратился к другим представителям развитых стран с призывом поступить аналогичным образом. Наблюдатель от Комиссии европейских сообществ сообщил, что его Комиссия в рамках особого соглашения с ассоциированными странами, видимо, сможет внести свой вклад в оплату путевых расходов и суточных участникам из африканских стран.

105. Один из представителей предложил, чтобы название симпозиума включало ссылку на «международные платежи», с тем чтобы унифицированное право, разрабатываемое Комиссией в этой области, могло быть предложено вниманию ученых и деловых кругов. По мнению этого представителя, подобная ссылка привлекла бы представителей банковских и финансовых учреждений и побудила бы их к добровольным взносам для оплаты расходов, связанных с участием профессоров из развивающихся стран.

106. Некоторые представители высказали предложение о том, чтобы для обеспечения успеха симпозиума его тематика была заранее ограничена двумя или тремя информационными сообщениями. Поэтому в адрес Секретариата Комиссии была выражена просьба проконсультироваться с отдельными членами Комиссии по организации и планированию такого симпозиума.

Решение Комиссии

107. Комиссия на своем 133-м заседании 5 апреля 1973 года единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *выражает признательность* тем правительствам, которые сделали добровольные взносы на выполнение ее программы подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли;

2. *выражает надежду,* что такие взносы и далее будут делаться во всех подходящих формах:

3. *высказывает мнение,* что университеты должны поощряться к содействию изучению права международной торговли, и выражает надежду, что симпозиум, упомянутый в пункте 4 *c,* ниже, будет полезным в этом отношении;

4. *просит* Генерального секретаря:

a) ускорить и активизировать виды деятельности, касающиеся вышеупомянутой программы в области подготовки кадров и оказания помощи, с особым учетом нужд развивающихся стран;

b) организовать в связи с восьмой сессией Комиссии международный симпозиум о роли университетов и исследовательских центров в преподавании, распространении и более широком использовании права международной торговли, а также изыскать возможность получения добровольных взносов от правительств, международных организаций и фондов с целью покрытия путевых и суточных расходов участников из развивающихся стран;

c) изучить возможности проведения в развивающихся странах семинаров по вопросам права международной торговли через посредство Учебного и научно-исследовательского института Организации Объединенных Наций.

ГЛАВА VII

МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

108. На своей двадцать седьмой сессии Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 2928 (XXVII) от 28 ноября 1972 года о докладе Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли. В пункте 5 названной резолюции Генеральная Ассамблея предложила Комиссии:

«обратиться к правительствам и заинтересованным международным организациям за информацией, касающейся правовых проблем, возникающих в связи с деятельностью различного рода многонациональных предприятий, и их последствий, для унификации и согласования права международной торговли и рассмотреть в свете этой информации и результатов имеющихся исследований, включая исследования Международной организации труда, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Экономического и Социального Совета, какие дальнейшие шаги были бы целесообразны в этом отношении».

109. На текущей сессии[30] Комиссии была представлена записка Генерального секретаря (A/CN.9/83), содержащая изложение исходной информации, относящейся к пункту 5 названной резолюции Генеральной Ассамблеи, и предлагающая возможные решения Комиссии в ответ на эту резолюцию.

110. Некоторые представители отметили, что термин «многонациональное предприятие» не является юридическим термином; юриспруденция на своем текущем этапе развития признает лишь предприятия, объединенные в соответствии с национальным правом, и поэтому Комиссии следует определить термин. Возникли также иные проблемы, связанные с объемом задачи, возложенной на Комиссию. Так, например, в названной резолюции Генеральной Ассамблеи упоминаются «различного рода предприятия», и можно задаться вопросом, не охватывает ли это словосочетание не только обрабатывающие предприятия, но также и финансовые предприятия, предприятия сектора обслуживания и распределения, транспортные предприятия. Возникли также сомнения в отношении значения слова «многонациональный»; этот термин может относиться к единому предприятию со многими филиалами в различных странах или к одному предприятию, акционерами которого являются граждане разных стран. Далее, не представляется ясным, имеются ли в виду в резолюции лишь частные предприятия или также и государственные и иные нечастные предприятия. Эти представители считали, что первоочередной проблемой, стоящей перед Комиссией, является определение объема ее задачи и что поэтому представляется необходимым исследование этого вопроса до рассылки вопросника правительствам и заинтересованным международным организациям.

111. Другие представители считали, что полномочия, предоставленные Комиссии Генеральной Ассамблеей, не оставляют сомнения в отношении того, что требуется от Комиссии, даже если используемые термины не всегда укладываются в существующие юридические понятия. Фактом является то, что ряд стран обеспокоен отрицательными аспектами, кроющимися в деятельности многонациональных предприятий, которые, как утверждается, несут в себе угрозу национальному суверенитету и ведут к распылению экономических ресурсов. На настоящем этапе Комиссии предложено не формулировать нормы, а обратиться к правительствам и заинтересован-

[30] Этот вопрос был обсужден Комиссией на 134-м и 135-м заседаниях 6 апреля 1973 года.

ным международным организациям «за информацией, касающейся правовых проблем, возникающих в связи с деятельностью различного рода многонациональных предприятий». Рассылка вопросника правительствам является одним из средств получения подобной информации. Эти представители предложили просить Секретариат составить вопросник, заручиться сведениями по этому вопросу и на каждой сессии Комиссии докладывать о ходе этой работы.

112. По мнению некоторых представителей, члены Комиссии должны помочь Секретариату составить этот вопросник. Вопросник должен касаться понятия многонационального предприятия и правовых проблем, возникающих в результате деятельности подобных предприятий. Комиссия после изучения доклада Секретариата, основанного на тщательной разработке и анализе ответов на этот вопросник и тщательном ознакомлении с исследованиями в этой области, будет затем в состоянии решить, какие шаги ей уместно предпринять в этом направлении, если таковые будут необходимы.

113. Наблюдатель от Комиссии европейских сообществ заявил, что Европейское экономическое сообщество особо заинтересовано в данном вопросе и что его организация готова ответить на этот вопросник и помогать Секретариату иным образом. Он предложил дать определение многонациональному предприятию в юридическом и в экономическом плане. Характерным признаком подобных предприятий является то, что орган, принимающий решения, находится в одной стране, а его филиалы, зависящие от него юридически или фактически, разбросаны по целому ряду стран; кроме того, филиал (обрабатывающий, финансовый, распределяющий или иной) является единицей, роль или влияние которой значительны в стране его размещения.

114. Наблюдатель от Международной торговой палаты (МТП) упомянул о докладе МТП, составленном для конгресса МТП в Стамбуле в 1969 году. Он выразил надежду, что любая предлагаемая структура, принципы или нормы будут защищать законные интересы предпринимателей.

115. После обсуждения этого вопроса Комиссия назначила редакционную группу в составе представителей Австралии, Австрии, Нигерии и Чили и предложила ей подготовить проект решения для рассмотрения Комиссией.

116. На 140-м заседании 11 апреля 1973 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Решение Комиссии

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли,

учитывая резолюцию 2928 (XXVII) Генеральной Ассамблеи от 28 ноября 1972 года,

просит Генерального секретаря:

1. составить вопросник для получения информации о правовых проблемах, возникающих в связи с деятельностью многонациональных предприятий, и ее влиянии на унификацию и согласование права международной торговли и с целью получения предложений по вопросам, в отношении которых Комиссия могла бы принять целесообразные меры, и направить этот вопросник правительствам и заинтересованным международным организациям с учетом точек зрения, выраженных представителями в ходе прений по этому вопросу;

2. составить для рассмотрения Комиссии доклад:

a) с анализом полученных ответов на вопросник;

b) с обзором имеющихся исследований, включая исследования, проведенные органами и учреждениями Организации Объединенных Наций, если в этих исследованиях рассматриваются проблемы, которые возникают в международной торговле в связи с деятельностью многонациональных предприятий и которые можно решить с помощью унифицированных правовых норм;

c) с предложениями относительно будущих мер Комиссии в смысле программы работы и рабочих методов в этой конкретной области;

3. представить свой доклад Комиссии на одной из последующих сессий в зависимости от времени поступления в Секретариат ответов на вопросник и получения вышеупомянутых исследований и представить доклад о ходе работы по этому вопросу седьмой сессии Комиссии.

ГЛАВА VIII

СОЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПО ОБЩИМ НОРМАМ ПРАВА В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

117. На второй сессии Комиссии представитель Франции выдвинул предложение, цель которого заключалась в обеспечении ратификации конвенций в области права международной торговли. Согласно этому предложению, государства в соответствии с общей конвенцией выразят согласие принять нормы, разработанные Комиссией или под ее руководством, в качестве комплекса норм общего права, регулирующих международную торговлю. Если государства не выразят отказ принять эти нормы, они станут для них обязательными[31].

118. На этой сессии Комиссия рассмотрела в предварительном порядке это предложение и обратилась к представителю Франции с просьбой представить рабочий документ по этому вопросу[32]. В соответствии с этой просьбой предста-

[31] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункты 168—172 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава II, пункты 168—172).

[32] *Там же*, пункт 176.

витель Франции представил Комиссии на третьей сессии рабочий документ с изложением его предложения в более подробной форме (UNCITRAL/III/CRP/3). Комиссия продолжила рассмотрение этого предложения и решила отложить окончательное решение этого вопроса до четвертой сессии [33].

119. На четвертой сессии Комиссия рассмотрела документ, представленный представителем Франции, с изложением предварительного проекта конвенции о создании объединения по общим нормам права в области торговли; в этом документе приводилось также изложение доводов в поддержку этого предложения (A/CN.9/60). После прений по этому вопросу Комиссия предложила Генеральному секретарю направить этот документ членам Комиссии с просьбой сообщить свои замечания и мнения и решила включить этот вопрос в повестку дня шестой сессии [34].

120. На настоящей сессии Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря, содержащий анализ замечаний и мнений правительств в отношении предложения делегации Франции, и прилагаемый к нему текст этих замечаний и мнений. Комиссии был представлен также документ, внесенный представителем Франции на четвертой сессии Комиссии и содержащий текст проекта конвенции о создании объединения по общим нормам права в области международной торговли (A/CN.9/60) [35].

121. Внося свое предложение, представитель Франции объяснил, что практическая цель предложения состоит в стремлении обеспечить определенность и надежность для международных торговых сделок путем четкого определения применяемого права и конкретных норм этого права. Достижение этой цели сдерживается тем, что государства зачастую не могут ратифицировать международные конвенции или присоединиться к этим конвенциям, в которых делаются попытки достигнуть определенной степени унификации и согласования права международной торговли. Представитель Франции считал, что международному сообществу не достаточно продолжать разработку конвенций о праве международной торговли; оно должно также стремиться установить режим, который обеспечил бы осуществление этих конвенций. Вполне очевидно, что подобная задача относится к кругу ведения ЮНСИТРАЛ.

122. Представитель Франции указал также, что предложение о создании объединения по общим нормам права имеет своей непосредственной целью убедить как можно больше государств согласиться с идеей о том, что международные торговые сделки должны регулироваться одним комплексом единообразных норм. Роль предлагаемого международного объединения в отношении таких единообразных норм не связана с каким-либо ущемлением национального суверенитета. В статье X предварительного проекта конвенции о создании объединения по общим нормам права обеспечивается полное уважение суверенитета государств, поскольку, согласно этой статье, они могут в любое время заявить, что конкретная общая норма права не будет применяться на их территории.

123. Однако представитель Франции отметил, что делегация его страны после консультации с членами Европейского совета решила, что, быть может, преждевременно создавать объединение по общим нормам права, как он это предлагал ранее, и что это предложение следует, по-видимому, рассматривать как одну из целей на будущее. Тем временем следует разработать более ограниченную систему, направленную на ускорение процесса ратификации конвенций.

124. Представитель Франции высказал мнение, что одним из приемлемых решений может явиться режим, в общих чертах соответствующий системе, которой придерживается Международная организация труда. В соответствии с этой системой государства — члены организации обязаны рассматривать вопрос о ратификации конвенций о труде в течение установленного периода. При этом представляются периодические доклады о ходе ратификации конвенций отдельными государствами. Другим решением может быть система, по которой одному из подписавших конвенцию государств предлагается следить за статусом конвенции и ходом ее ратификации. Ввиду многообразия возможных решений проблемы недостаточно быстрой ратификации конвенций представитель Франции предложил Комиссии учредить рабочую группу для изучения причин, по которым государства не вводят в действие конвенции о праве международной торговли, и разработки рекомендаций в отношении мер, которые могут быть приняты для ускорения процесса присоединения к таким конвенциям.

125. Многие представители поблагодарили представителя Франции за инициативу, проявленную им в этой важной области, и разделяли его точку зрения о том, что существующее положение является далеко не удовлетворительным. Было выражено общее мнение, что рассмотрение путей и средств ускорения процесса введения в силу конвенций о праве международной торговли входит в компетенцию Комиссии.

126. Однако большинство представителей считали, что, хотя предложение о создании объединения по общим нормам права является, несомненно, привлекательным, в настоящее время оно вызовет практические трудности конституционного и административного порядка во многих государствах. Поэтому эти представители с призна-

[33] *Там же, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17* (A/8017), пункт 217 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, глава III, пункт 217).

[34] *Там же, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 155 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, глава II, пункт 155).

[35] Комиссия рассмотрела этот пункт повестки дня на 136-м и 137-м заседаниях 9 апреля 1973 года и на 140-м и 141-м заседаниях 11 апреля 1973 года.

тельностью отметили, что представитель Франции готов изменить свое предложение.

127. Несколько представителей считали также, что было бы преждевременно создавать рабочую группу по этому вопросу, как это было предложено представителем Франции. По мнению этих представителей, было бы целесообразнее просить Секретариат Комиссии представить одной из последующих сессий Комиссии доклад по этому вопросу, в котором определялись бы причины задержек с присоединением к конвенциям о праве международной торговли и рекомендовались бы меры, направленные на устранение этих причин. Было предложено также периодически (например, каждые три года) включать этот вопрос в повестку дня Комиссии для критического изучения.

128. Несколько представителей поддержали предложение о создании небольшой рабочей группы для подготовки предлагаемого доклада.

129. Некоторые представители высказали мнение, что создание рабочей группы и подготовка доклада Секретариатом являются преждевременными. Они считали, что нет необходимости в выяснении причин неприсоединения к существующим конвенциям достаточно большого числа государств, поскольку сама Комиссия работает над устранением этих причин путем пересмотра норм, закрепленных в этих конвенциях. С другой стороны, если исследование рабочей группы или Секретариата будет ориентировано на будущие конвенции, разрабатываемые Комиссией, то подобное исследование предопределит судьбу этих конвенций, ни одна из которых до настоящего времени окончательно не заключена. Некоторые представители подчеркнули далее, что было бы нецелесообразно приступать к общей программе содействия присоединения к существующим международным конвенциям, поскольку многие государства не имели возможности участвовать в разработке большинства этих конвенций.

130. Один из представителей предложил, чтобы Комиссия ввиду большой загруженности ее Секретариата назначила одного из представителей ее членов специальным докладчиком для подготовки необходимого исследования. Другой представитель считал, что вопрос о содействии присоединению к международным конвенциям относится к области публичного международного права. Поэтому необходимо сначала проконсультироваться с Комиссией международного права, работающей в этой области, чтобы удостовериться в том, что учреждение подобной группы по этому вопросу не нарушает компетенции названного органа.

131. Далее этот представитель счел недостаточным обеспечение единых норм в вопросах, связанных с правом международной торговли; необходимо также предпринять шаги с целью обеспечения правильной интерпретации этих норм. С этой целью он предложил включить в предварительный проект конвенции о создании объединения по общим нормам права положение о постоянном всемирном торговом суде.

Решение Комиссии

132. На 141-м заседании 11 апреля 1973 года Комиссия после обсуждения различных предложений единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *постановляет* сохранить в своей повестке дня вопрос о возможно более широкой ратификации или присоединении к конвенциям о праве международной торговли;

2. *просит* Генерального секретаря — если это целесообразно при содействии представителей членов Комиссии — подготовить доклад, содержащий изучение причин задержек в ратификации или присоединении к таким международным конвенциям и средств ускорения их ратификации или присоединения к ним на основе исследований и опыта других органов Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, в частности Учебного и научно-исследовательского института Организации Объединенных Наций, Международной организации труда, Всемирной организации здравоохранения, Международной организации гражданской авиации и Межправительственной морской консультативной организации, и представить этот доклад, если удастся, седьмой сессии Комиссии;

3. *постановляет* повторно изучить на седьмой сессии при наличии времени и с учетом вышеназванного доклада Генерального секретаря вопрос о целесообразности учреждения небольшой рабочей группы, которой будет поручено формулирование предложений для обсуждения их Комиссией на одной из последующих сессий в отношении путей и средств ускорения ратификации конвенций о праве международной торговли или присоединения к ним.

ГЛАВА IX

ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА; МЕТОДЫ РАБОТЫ

A. Резолюция 2928 (XXVII) Генеральной Ассамблеи по докладу Комиссии о работе ее пятой сессии

133. Председатель пятой сессии Комиссии, представивший доклад Комиссии о работе пятой сессии Шестому комитету Генеральной Ассамблеи на ее двадцать седьмой сессии, сообщил о решениях, принятых Генеральной Ассамблеей по названному докладу Комиссии.

B. Резолюция 2929 (XXVII) Генеральной Ассамблеи о Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров

134. Комиссия приняла к сведению эту резолюцию, в которой Генеральная Ассамблея постановила созвать в 1974 году международную конференцию полномочных представителей и передала этой конференции проект конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров вместе с комментарием по этому проекту и аналитической сводкой замечаний и предложений, которые Генеральному секретарю надлежит подготовить в соответствии с решением Комиссии[36].

C. Послание Генерального секретаря Организации Объединенных Наций советам, комиссиям и комитетам Организации Объединенных Наций

135. На 126-м заседании Комиссии 2 апреля 1973 года Секретарь Комиссии зачитал послание Генерального секретаря. В этом послании Генеральный секретарь выразил мнение, что ввиду постоянных финансовых затруднений Организации некоторые бюджетные ограничения неизбежны. По этой причине представляется необходимым заручиться поддержкой Секретариата и различных органов Организации Объединенных Наций, в которых предпринимаются новые программы и меры. Хотя Генеральный секретарь и не считает невозможным предпринимать осуществление новых программ и мер, он предложил подобным органам обеспечивать выполнение новых программ в рамках кадровых ресурсов, высвобождаемых в результате завершения предшествующих задач, или путем снижения степени очередности некоторых постоянных видов деятельности.

136. Комиссия приняла к сведению это послание Генерального секретаря и при планировании программы своей будущей работы учтет его замечания.

D. *Дата и место созыва сессии Комиссии и сессий ее рабочих групп; Конференция Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров*

137. После заслушания заявления о финансовых последствиях Комиссия постановила провести седьмую сессию в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 10 по 14 июня 1974 года. Расписание сессий рабочих групп Комиссии следующее:

a) вторая сессия Рабочей группы по международным оборотным документам — Нью-Йорк, с 7 по 18 января 1974 года,

b) пятая сессия Рабочей группы по международной купле-продаже товаров — Женева, с 21 января по 1 февраля 1973 года,

c) шестая сессия Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок — Женева, с 4 по 22 февраля 1974 года.

138. Секретарь Комиссии заявил, что текущие планы в отношении Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров позволяют считать, что названную Конференцию можно провести в Нью-Йорке с 17 июня по 12 июля 1974 года. Было отмечено, что данное расписание отражает и наличие средств обслуживания совещаний и намерение Комиссии провести седьмую сессию в течение недели, непосредственно предшествующей Конференции Организации Объединенных Наций по вопросу об исковой давности. Комиссия в целом поддержала эти планы.

E. *Истечение срока полномочий членов Комиссии; состав рабочих групп*

139. Секретарь сообщил Комиссии, что 31 декабря 1973 года истекают сроки полномочий 15 ее членов и что выборы, которые будут проведены на двадцать восьмой сессии Генеральной Ассамблеи, могут оказать влияние на существующий членский состав рабочих групп. Для обеспечения должной деятельности рабочих групп он предложил представителям государств — членов Комиссии после избрания Генеральной Ассамблеей новых 15 членов собраться на совещание и при необходимости решить вопрос о замене членов Комиссии, выходящих из ее состава, в любой из рабочих групп, которая может провести совещание до седьмой сессии Комиссии. Комиссия выразила свое согласие с этим предложением.

F. *Методы работы*

140. На пятой сессии Комиссии представитель Испании внес предложение своей делегации о методах работы Комиссии (A/CN.9/L.22). На этой сессии Комиссия постановила подвергнуть этот вопрос дальнейшему обсуждению на настоящей сессии.

141. Выступая с комментариями по названному предложению своей делегации, представитель Испании выразил удовлетворение тем фактом, что Комиссия при планировании своей работы приняла такие сформулированные делегацией Испании предложения, как учреждение небольших рабочих групп, продление сессий этих групп и сокращение сессий Комиссии, а также использование услуг экспертов.

142. Представители, выступившие по этому вопросу, поддержали предложения, внесенные делегацией Испании с целью усовершенствования методов работы Комиссии. Однако один из представителей с осторожностью отнесся к использованию услуг экспертов. Целью первостепенной важности работы Комиссии, по его мнению, является не техническое усовершенствование юридических текстов, а разработка единых норм, приемлемых для международного сообщества государств в целом.

[36] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 20 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, глава II, пункт 20).

143. На своем 143-м заседании 13 апреля 1973 года Комиссия единогласно приняла следующее решение:

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *выражает удовлетворение* ценным вкладом, внесенным предложениями, представленными делегацией Испании на пятой сессии Комиссии, в усовершенствование ее методов работы;

2. *намерена* учитывать эти предложения при планировании своей работы.

ГЛАВА X

ДРУГИЕ ВОПРОСЫ

Единообразные правила, касающиеся действительности договоров о международной купле-продаже товаров

144. Письмом от 10 марта 1973 года директор Международного института унификации частного права (МИУЧП) передал Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций текст «проекта закона для унификации некоторых правил, касающихся действительности договоров международной купли-продажи товаров», подготовленный назначенной МИУЧП рабочей группой, вместе с сопровождающим его пояснительным докладом [37].

145. Наблюдатель от МИУЧП заявил, что целью проекта единообразного закона является заполнение пробела, созданного Единообразным законом о международной купле-продаже товаров, принятым на Гаагской конференции в 1964 году, который не охватывал вопроса «силы договора или содержащихся в нем положений» (статья 8 Единообразного закона). Комиссия, возможно, сочтет желательным, чтобы Единообразный закон о международной купле-продаже товаров, который в настоящее время пересматривается Рабочей группой по купле-продаже товаров, был дополнен правилами о действительности договоров международной купли-продажи товаров, и, возможно, пожелает на одном из этапов передать проект на рассмотрение ее Рабочей группы.

[37] Исследование XVI/B, документ 22; U. D. P. 1972.

146. Представители, выступавшие по этому вопросу, выразили удовлетворение проделанной МИУЧП работой и принятым Советом управляющих МИУЧП решением представить проект Комиссии для дальнейшего рассмотрения.

147. Некоторые представители считали, что Комиссия должна передать проект Единообразного закона своей Рабочей группе по купле-продаже товаров, с тем чтобы она сообщила свое мнение относительно необходимости его включения в программу работы Комиссии. Другие представители возражали против этого на том основании, что они еще не имели возможности изучить проект. По мнению этих представителей, Комиссии следовало бы в первую очередь изучить вопрос о том, относится ли проект Единообразного закона к сфере международной купли-продажи товаров, и если относится, то какой порядок очередности следует ему предоставить в программе работы Комиссии.

148. На 142-м заседании 13 апреля 1973 года Комиссия единогласно приняла следующее решение.

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *принимает к сведению* письмо директора Международного института унификации частного права от 10 марта 1973 года, которым Комиссии передается текст «проекта закона для унификации некоторых правил, касающихся действительности договоров международной купли-продажи товаров», и предлагается включить вопрос о рассмотрении этого проекта в качестве пункта своей повестки дня:

2. *просит* Генерального секретаря передать этот проект членам Комиссии;

3. *постановляет* рассмотреть на своей седьмой сессии вопрос о том, какие дальнейшие меры следует принять в этом отношении.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Перечень документов, имеющихся у Комиссии

[Приложение не воспроизводится: см. перечень документов ЮНСИТРАЛ в конце этого тома].

B. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/80
Создание объединения по общим нормам права в области международной торговли — анализ замечаний и мнений правительств: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/81
Многонациональные предприятия: записка Генерального секретаря	A/CN.9/83

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Предварительная повестка дня, аннотация предварительной повестки дня и предварительное расписание заседаний: записка Генерального секретаря	A/CN.9/84
Единообразные правила, касающиеся силы договоров международной купли-продажи товаров: записка Генерального секретаря	A/CN.9/L.24
Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (2—13 апреля 1973 года)	A/CN.9/VI/CRP.1 и Add.1—9
Список делегаций	A/CN.9/INF.5
Краткие отчеты шестой сессии Комиссии	A/CN.9/SR.126—142

I. МЕЖДУНАРОДНАЯ КУПЛЯ-ПРОДАЖА ТОВАРОВ

А. Единообразные нормы материального права

1. Записка Генерального секретаря

Анализ замечаний и предложений правительств по статьям 56—70 Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС) (A/CN.9/WG.2/WP.15 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—5
АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ	6—40
Статья 56	6—8
Статья 57	9—17
Статья 58	18—20
Статья 59	21—23
Статья 60	24—26
Статьи 61—64	27—32
Статьи 65—67	33—34
Статья 68	35—36
Статья 69	37—38
Статья 70	39—40

* 16 ноября 1972 года

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей третьей сессии Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по международной купле-продаже товаров приняла решение о том, что «на своей очередной сессии она продолжит рассмотрение тех статей, которые были включены в повестку дня данной сессии, но по которым не было принято окончательного решения, а также рассмотрит статьи 56—70» [1]. Рабочая группа также решила «провести заседание во время пятой сессии Комиссии, с тем чтобы определить время и место своей следующей сессии и продолжить рассмотрение вопросов подготовки к этой сессии» [2].

2. В соответствии с вышеупомянутым решением Рабочая группа по международной купле-продаже товаров провела заседание во время пятой сессии Комиссии и, помимо прочего, приняла решение просить представителей ряда своих членов рассмотреть статьи 56—70 ЮЛИС и представить результаты их изучения Секретариату. Статьи были распределены следующим образом:

Статьи 56—60: СССР совместно с Австрией, Ганой, Ираном, Мексикой и Соединенным Королевством

Статьи 61—64: Соединенное Королевство совместно с Австрией, Бразилией, Ираном, СССР и Тунисом

Статьи 65—68: Япония совместно с Венгрией, Индией, Кенией, Соединенными Штатами и Францией

Статьи 69—70: Франция совместно с Венгрией, Индией, Соединенными Штатами и Японией

3. Были получены и опубликованы в документе A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1 следующие доклады по статьям 56—70 ЮЛИС.

По статьям 56—60:

a) замечания и предложения представителя СССР (приложение I);

b) замечания и предложения представителя Ганы (приложение II);

c) замечания и предложения представителя Мексики (приложение III);

[1] A/CN.9/62, пункт 15 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, A, 5).

[2] *Там же*, пункт 17.

d) замечания и предложения представителя Соединенного Королевства (приложение IV);

По статьям 61—64:

e) замечания и предложения представителей Австрии и Соединенного Королевства (приложение V):

По статьям 65—68:

f) предложение представителя Японии по статье 68 (приложение VI).

g) замечания представителя Венгрии по предложению представителя Японии по статье 68 (приложение VII).

По статьям 69 и 70:

h) замечания и предложения представителя Франции (приложение VIII).

4. В соответствии с решением Рабочей группы Секретариат распространил вышеупомянутые доклады среди представителей членов Рабочей группы для представления ими своих замечаний. Таких замечаний получено не было.

5. Предложения и замечания, содержащиеся в вышеупомянутых докладах и касающиеся одной конкретной проблемы, в настоящем анализе рассматриваются совместно. В настоящем докладе также излагаются замечания по статьям 56—70, которые уже были опубликованы в предыдущих документах Комиссии.

АНАЛИЗ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Статья 56

6. Статья 56 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Покупатель выплачивает цену товаров и доставляет их, как это предусматривается договором и настоящим Законом».

7. Представители СССР, Ганы, Мексики и Соединенного Королевства в соответствии с просьбой Рабочей группы рассмотрели эту статью; никаких изменений предложено не было.

8. Представитель Чехословакии на второй сессии Комиссии заявил, что положение статьи 56, касающееся обязательств покупателя, является неполным, и предложил более подробно регулировать обязательство продавца сотрудничать при осуществлении сделки [3].

Статья 57

9. Статья 57 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если в договоре, который был заключен, не указана цена или если в нем не содержатся положения относительно установления цены, то покупатель обязан уплатить цену, обычно взимаемую продавцом во время заключения договора».

10. Данная статья касается вопроса об определении цены в том случае, когда ни сама цена, ни способы ее определения в договоре не предусмотрены. Согласно «Комментарию» к ЮЛИС, подобные случаи не являются исключительными; можно даже утверждать, что обычная практика состоит в том, что продавцы издают и рассылают каталоги, но в бланках заказа цены не повторяются [4]. По этой статье было представлено большое число замечаний. Во всех замечаниях основное внимание уделяется следующим двум проблемам: *a)* действительность договоров, в которых цена не указывается, и *b)* уместность использованного в тексте выражения «обычно практикуемая».

11. Представитель СССР подчеркнул, что согласно законодательству многих стран цена является существенным условием такого договора и договоры, в которых цена не указывается, являются недействительными. Он заявил, что закон не должен допускать заключения договоров без указания в них цены или способа ее определения, и поэтому эту статью необходимо исключить [5]. На второй сессии Комиссии представитель Венгрии выдвинул аналогичные замечания по этой статье и высказал мнение о том, что исключение из правила, согласно которому договор без указания в нем цены не может считаться заключенным, следует делать лишь в том случае, когда цена может быть установлена на основании договора, заключенного между теми же сторонами и в отношении того же вида товаров [6].

12. Представитель Ганы в своих замечаниях поддержал точку зрения представителя СССР за исключением предложения о том, чтобы исключить эту статью из закона. Он полагал, что необходимо разработать соответствующий текст для определения статуса договоров о купле-продаже, в которых регулируются все вопросы, за исключением цены. Он предложил следующий текст:

«Никакой договор не может быть осуществлен любой стороной в соответствии с настоящим Законом, если в нем не будет указана цена или если не будет прямым или косвенным путем обусловлено определение такой цены, до тех пор пока стороны — участницы договора четко или подразумеваемым обра-

[3] A/7618, приложение I, пункт 91. (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, II, A). См. также A/CN.9/31, пункт 124 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, II, A, 1).

[4] «Комментарий» Андре Тунка к Гаагским конвенциям от 1 июля 1964 года, стр. 70.

[5] Приложение I.

[6] A/7618, приложение I, пункты 92—93 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, II, A). См. также A/CN.9/31, пункт 126 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть третья, I, A, 1).

зом не согласятся в отношении этого положения»[7].

13. В отличие от мнений, упомянутых в пунктах 10—12, выше, представитель Соединенного Королевства пришел к выводу, что существующий текст статьи следует сохранить[8]. Отмечалось, что данная статья строго ограничивается теми случаями, когда договор уже заключен. Хотя заключение договоров без указания цены имеет место лишь в исключительных случаях, данная статья необходима как раз для таких случаев.

14. Как указано в пункте 10, выше, другая проблема, которой в замечаниях было уделено главное внимание, касается вопроса о том, является ли выражение «цену, обычно практикуемую продавцом во время заключения договора» достаточно точным, чтобы с его помощью можно было определять цену в тех случаях, когда она в договоре не указывается.

15. По мнению представителя СССР, который в первую очередь высказался за исключение этой статьи (см. пункт 11), вышеприведенное выражение является неприемлемым, поскольку трудно доказать, какая цена «обычно практикуется» продавцом, и поскольку цена часто зависит от целого ряда факторов[9]. Эти возражения поддержал представитель Ганы[10]. С другой стороны, представитель Соединенного Королевства пришел к заключению, что формулировка статьи 57 не требует изменений. В тех случаях, когда цена в договоре не указывается, то установленной ценой (исходя из положений статьи 9 о торговых обычаях и практике) является ранее практиковавшаяся сторонами цена; если эти стороны ранее не заключали между собой сделок, то будет применяться цена, обычно практикуемая продавцом в отношении третьих сторон[11].

16. Австрия в своих ранее представленных Комиссии замечаниях также высказала возражения против вышеупомянутого положения. Она высказала мнение о том, что данное положение обязывает покупателя платить цену, обычно практикуемую продавцом во время заключения договора, даже если покупателю эта цена не известна или даже если эта цена намного выше обычной цены на такой вид товаров. Австрия также отметила, что вышеприведенное выражение оставляет неохваченным довольно обычный случай, когда не существует цены, относящейся к категории цен, обычно практикуемых продавцом[12]. Такой случай также упоминался представителем Мексики, который для устранения в законе подобного пробела предложил добавить в конце пункта 2 следующий текст:

«...или в случае отсутствия такого указания цену, которая существует на рынке во время заключения договора»[13].

17. Помимо вышеупомянутых замечаний к существующему тексту статьи 57 представитель Мексики также предложил, чтобы в статье 57 содержалось еще два положения. Первое из них касается места и метода оплаты, а второе — валюты, в которой производится оплата цены. Эти положения, которые предлагается включить в ЮЛИС в качестве пунктов 1 и 3 статьи 57, сформулированы следующим образом:

«1. Уплата цены состоит в передаче продавцу или другому лицу, указанному продавцом, денег или документов, предусмотренных в договоре.

2. ...

3. Цена уплачивается в валюте страны продавца, если в договоре не предусматривается иного положения или если такое положение не было установлено на основе обычаев»[14].

Статья 58

18. Статья 58 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если цена устанавливается в зависимости от веса товара, то в случае сомнения цена определяется по весу нетто товара».

19. Представитель СССР рекомендовал заменить слова «в случае сомнения» словами «если иное не вытекает из соглашения сторон»[15]. Аналогичное предложение было внесено представителем Ганы, который считает, что определение случаев «сомнения» может быть связано с большими трудностями[16].

20. Представитель Мексики предложил дополнить правило о валюте, в которой оплачивается цена, предложенное им для включения в статью 57 в качестве пункта 3 (см. пункт 17, выше), положением нового пункта 1 статьи 58, сформулированным следующим образом:

«1. Если в отношении указанной в договоре валюты, в которой должна быть уплачена цена, имеются сомнения, то может применяться валюта страны продавца».

Существующий текст статьи становится, таким образом, пунктом 2[17].

---

[7] Приложение II.
[8] Приложение IV.
[9] Приложение I.
[10] Приложение II.
[11] Приложение IV.
[12] A/CN.9/11, стр. 8—9 англ. текста. См. также A/CN.9/31, пункт 125 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, т. I: 1968—1970 гг., часть третья, I, A, 1). Подобная ситуация также упоминается и в «Комментарии» к Единообразному закону. Согласно «Комментарию» в таких случаях договор о купле-продаже товаров будет недействительным. См. сноску 4, выше, стр. 70—72.

[13] Приложение III.
[14] Там же.
[15] Приложение I.
[16] Приложение II.
[17] Приложение III.

Статья 59

21. Статья 59 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Покупатель должен уплатить цену продавцу в месте нахождения его предприятия или, при отсутствии такового, в месте постоянного пребывания; если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов, то он должен последовать в месте такой передачи.

2. Если в результате перемены после заключения договора места нахождения предприятия или места постоянного пребывания продавца расходы по производству платежа возрастут, то такое увеличение расходов относится на продавца».

22. Представители Ганы и Мексики представили по этой статье свои замечания. В замечаниях обоих представителей было высказано сомнение об уместности существующего текста в тех случаях, когда в стране одной из сторон существуют законы о валютном контроле. Таким образом, представитель Ганы отметил, что законы о валютном контроле в стране покупателя могут запрещать покупателю уплачивать цену в месте нахождения предприятия продавца, в то время как существование таких законов в стране продавца может побудить продавца требовать оплаты цены в стране с конвертируемой валютой, то есть не в его собственной стране. Поэтому для того, чтобы стороны могли свободно договариваться о месте оплаты, он предложил, чтобы первый пункт этой статьи начинался словами «Если не будет достигнуто иное решение» [18].

23. На основе аналогичных соображений представитель Мексики предложил добавить к статье 59 новый пункт 3 в следующей формулировке:

«3. Покупатель действует в соответствии с требованиями национальных законов своей страны, с тем чтобы продавец получил предусматриваемую в контракте цену» [19].

Статья 60

24. Статья 60 сформулирована следующим образом:

«Если срок платежа был установлен сторонами или следует из обычаев, покупатель обязан уплатить цену в этот срок, причем никакой формальности не требуется».

25. Представитель Мексики высказал точку зрения о том, что данная статья является излишней, поскольку ее положения вытекают из норм, содержащихся в статьях 1 и 90 [20].

26. Представителем СССР было предложено исключить слова «никакой формальности не требуется», значение которых представляется неясным, и привести формулировку настоящей статьи в соответствие с формулировкой статьи 22, которая была пересмотрена Рабочей группой на ее третьей сессии [21]. Представитель Ганы поддержал это предложение [22]. Исключение вышеупомянутого выражения было также рекомендовано представителем Соединенного Королевства [23].

Статьи 61—64

27. Статьи 61—64 ЮЛИС сформулированы следующим образом:

Статья 61

«1. Если покупатель не уплатит цену на условиях, установленных договором и настоящим законом, продавец вправе потребовать от покупателя выполнения его обязательства.

2. Продавец не может потребовать от покупателя уплаты цены, если перепродажа продавцом товара соответствует торговой практике и разумно возможна. В этом случае договор расторгается ipso facto с того момента, когда такая перепродажа осуществлена.

Статья 62

1. Если неуплата цены в установленный срок является существенным нарушением договора, продавец может либо потребовать от покупателя уплаты цены, либо заявить о расторжении договора. Он должен сообщить о своем решении в разумный срок; в противном случае договор расторгается ipso facto.

2. Если неуплата цены в установленный срок не является существенным нарушением договора, продавец может предоставить покупателю дополнительный срок разумной продолжительности. Если покупатель не уплатит цену по истечении дополнительного срока, продавец может по своему выбору потребовать уплаты цены или в короткий срок заявить о расторжении договора.

Статья 63

1. В случае расторжения договора по причине неуплаты цены продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87.

2. Если договор не расторгается, продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 82 и 83.

Статья 64

Ни в коем случае покупатель не может просить судью или арбитра о предоставлении ему льготного срока для уплаты цены».

[18] Приложение II.
[19] Приложение III.
[20] Приложение III.
[21] Приложение I.
[22] Приложение II.
[23] Приложение IV.

28. Представители Австрии и Соединенного Королевства выразили мнение о том, что статьи 61—64 следует согласовать со статьей 24 и последующими статьями, которые были пересмотрены Рабочей группой на ее третьей сессии. Подобный пересмотр помимо прочего потребует замены системы «расторжения ipso facto» другой системой средств защиты [24].

29. В отношении статьи 61 представитель Соединенного Королевства далее отметил, что на практике могут возникать сомнения относительно того, действительно ли «перепродажа продавцом товара соответствует торговой практике и разумно возможна». Поэтому в конкретной ситуации принятие решения о том, каковы средства защиты, которых имеет право требовать продавец, может быть связано с трудностями» [25].

30. В связи с предложением, изложенным в пункте 28, выше, следует напомнить о том, что Норвегия в своих замечаниях на более раннем этапе пересмотра ЮЛИС также высказала мнение, что средства правовой защиты продавца, предусмотренные в статье 62, следует согласовать со средствами защиты покупателя. В этих замечаниях предлагалось включить в данную статью положение, соответствующее положению, предусмотренному в пункте 2 статьи 26 ЮЛИС, о праве запросов в пользу покупателя, в соответствии с которым продавец может просить покупателя сообщить о своем решении. Было также предложено включить еще одно положение, соответствующее положению пункта 3 статьи 26, согласно которому на продавца возлагается обязанность информировать покупателя о принятом им решении, если оплата производится по истечении установленного срока и он тем не менее хочет объявить о расторжении договора [26]. Отсутствие подобных положений в статье 62 также упоминается в «Комментарии» к ЮЛИС. Согласно этому документу невключение в статью 62 подобных положений можно «объяснить тем фактом, что оплата может обычно производиться намного быстрее, чем поставка товаров. Однако подобные соответствующие положения могут подразумеваться» [27].

31. Что касается пункта 2 статьи 62, то Норвегия внесла предложение о том, чтобы в тех случаях, когда цена еще не оплачена и доставка товара еще не осуществлена, право продавца объявить о расторжении договора сохранялось на протяжении всего срока подобной задержки [28].

32. Как Норвегия [29], так и Швеция [30] представили замечания относительно пересмотра правил, предусматривающих расторжение договора ipso facto. Необходимо напомнить, однако, что Рабочая группа на своей третьей сессии согласилась исключить расторжение договора ipso facto из системы средств защиты по Единообразному закону [31].

Статьи 65—67

33. Статьи 65—67 ЮЛИС сформулированы следующим образом:

Статья 65

Приемка товара состоит для покупателя в совершении действий, необходимых для передачи товара и его принятия.

Статья 66

1. Если неисполнение покупателем своего обязательства в отношении приемки товара на условиях, установленных в договоре, является существенным нарушением договора или дает продавцу справедливые основания опасаться того, что цена не будет уплачена, продавец может заявить о расторжении договора.

2. Если непринятие товара не является существенным нарушением договора, продавец может предоставить покупателю дополнительный срок разумной продолжительности. Если покупатель не примет товар по истечении дополнительного срока, продавец может в короткий срок заявить о расторжении договора.

Статья 67

1. Если согласно договору покупатель зарезервировал за собой право определить в дальнейшем форму, размеры или иные данные, характеризующие товар (продажа по спецификации), и если покупатель не составит этой спецификации к сроку, согласованному в ясно выраженной форме или подразумеваемому, или до истечения разумного срока, считая с момента получения требования продавца, продавец может либо заявить в короткий срок о расторжении договора, либо сам составить спецификацию в соответствии с потребностями покупателя, как они ему известны.

2. Если продавец сам составляет спецификацию, он должен сообщить покупателю данные, содержащиеся в спецификации, и предоставить ему разумный срок для представления другой спецификации. Если покупатель не воспользуется этой возможностью, то специ-

---

[24] Приложение V, пункты 1 и 3.

[25] Там же, пункт 4.

[26] A/CN.9/11, стр. 26 англ. текста. См. также A/CN.9/31, пункт 127 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть третья, I, A, 1).

[27] См. работу, упоминаемую в сноске 4, выше, стр. 76.

[28] A/CN.9/11, стр. 26 англ. текста. См. также A/CN.9/31, пункт 128 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть третья, I, A, 1).

[29] Там же.

[30] A/CN.9/11, Add.5, стр. 4 англ. текста. См. также A/CN.9/31, пункт 129 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть третья, I, A, 1).

[31] A/CN.9/62/Add.1, пункт 31 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, 1, A, 5, приложение II). См. пункт 28, выше.

фикация, составленная продавцом, будет обязательной».

34. По этим статьям никаких замечаний представлено не было.

Статья 68

35. Статья 68 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. В случае расторжения договора из-за непринятия товара или из-за отсутствия спецификации продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87.

2. Если договор не расторгается, продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82».

36. Представители Японии[32] и Венгрии[33] предложили заменить в пункте 1 данной статьи в тексте на английском языке слово «accept» словом «take».

Статья 69

37. Статья 69 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Покупатель должен принять меры, предусмотренные договором, обычаями или действующими правилами, с целью обеспечения или гарантии уплаты цены, как-то: акцепт векселя, открытие аккредитива или представление банковской гарантии».

38. Представитель Франции напомнил о замечаниях представителя Японии, содержащихся в документе A/7618, приложение 1, пункт 94[34], о том, что в положениях данной статьи не учитываются многочисленные споры, которые могут возникать между покупателями и продавцами относительно документарных аккредитивов. Однако, по мнению представителя Франции, такое положение излишне усложнило бы текст[35].

Статья 70

39. Статья 70 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Если покупатель не исполнит какого-либо обязательства, иного, чем те, которые предусмотрены в разделах I и II настоящей главы, продавец может:

a) если неисполнение является существенным нарушением договора, заявить о расторжении договора, если только он заявит об этом в короткий срок, и потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87;

b) в других случаях — потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82.

2. Продавец может также потребовать от покупателя исполнения его обязательства, если только договор не расторгнут».

40. Представитель Франции предложил использовать в отношении статьи 70 формулировки, аналогичные формулировкам статьи 55[36]. Это предложение было основано на замечаниях Австрии о том, что продавцу следует предоставить более продолжительный период времени, в течение которого он может расторгнуть договор, и что положения статьи 55 аналогичны положениям статьи 70[37].

[32] Приложение VI.
[33] Приложение VII.
[34] См. также A/CN.9/31, пункт 130 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть третья, I, A, 1).
[35] Приложение VIII.
[36] A/CN.9/11, стр. 9 англ. текста.
[37] Приложение VIII.

2. Доклад Генерального секретаря

Обязанности продавца в международной купле-продаже товаров: обобщение работы, проделанной Рабочей группой, и предлагаемые решения еще не решенных проблем (A/CN.9/WG.2/WP.16 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—4
ГЛАВА III: ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА	
Статья 18 (ЮЛИС) (S.1)	5—6
Раздел I. Поставка товара	7—26
Статья 19 (WG.III) (S.2)	7—14
Статья 20 (WG.III) (S.3)	15—16
Статья 21 (WG.III) (S.4)	17—18
Статья 22 (WG.III) (S.5)	19—20
Статья 23 (ЮЛИС 50 с поправками, предложенными Японией) (S.6)	21—26
Раздел II. Санкции за неисполнение продавцом обязательств в отношении срока и места поставки	27—57
Введение: объединение положений о санкциях в отношении места и срока	27—29
Статья 24 (WG.III)	30—33
Статья 25 (WG.III)	34—42
Требование исполнения; согласование с положениями о несоответствии товаров	43—51
Статья 26 (WG.III)	52—54
Статья 27 (WG.III)	55—56
[Статьи 28—32 ЮЛИС: опущены Рабочей группой]	57
Раздел III. Соответствие товара и связанные с этим обязательства продавца	58—110
Статья 33 (WG.III) (S.7)	58—61
Снятие статьи 34 ЮЛИС	62—64
Статья 35 (WG.III) (S.8)	65—72

СОДЕРЖАНИЕ *(продолжение)*

Статья 36 (ЮЛИС) (S.9) . . . . . 73—77
Статья 37 (WG.III) (S.10) 78
Статья 38 (WG.III) (S.11) . . . . . 79—83
Статья 39 (WG.III) (S.12) . . . . . 84—91
Статья 40 (ЮЛИС) (S.13) 92
Примечание: Размещение постановляющих положений о переходе права собственности; возможное дальнейшее объединение санкций ЮЛИС . . . . . 93—102
Статья 52 (Пересмотрена для того, чтобы положительно определить общие обязательства продавца) (S.14) . . . . . 103—110

Раздел IV. Меры, принимаемые в связи с тем, что продавец не выполнил своих обязательств в отношении соответствия товаров, свойств и других признаков . . . . . 111—177

Вступительное замечание . . . . . 111—112
Статья 41 (WG.III) (R.1) . . . . . 113—116
Статья 42 (WG.III) (R.2) . . . . . 117—127
Статья 43 (WG.III, Альтернатива С, варианты в пересмотренном виде, объединяющие статьи 43 и 44 ЮЛИС) (R.3) . . . . . 128—142
Статья 45 (ЮЛИС) (R.4) . . . . . 143—145
Статья 46 (ЮЛИС) (R.5) . . . . . 146—152
Статья 47 (ЮЛИС) (R.6) . . . . . 153—155
Статья 48 (ЮЛИС) (R.7) . . . . . 156—167
Свод санкций, к которым может прибегнуть покупатель во всех случаях нарушения договора продавцом . . . . . 158—162
Предварительный проект свода санкций, применимых к большинству случаев нарушения торгового договора со стороны продавца . . 163—176
Статья 41 (R.1) . . . . . 163—164
Статья 42 (R.2) 165
Статья 43 (R.3) . . . . . 166—170
Статья 44 (R.4) 171
Статья 45 (R.5) . . . . . 172—173
Статья 46 (R.6) 174
Статья 47 (R.7) 175
Статья 48 176
Краткий перечень причин для объединения положений ЮЛИС о санкциях 177

* 7 декабря 1972 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по международной купле-продаже товаров на своей третьей сессии (Женева, январь 1972 года) рассмотрела положения главы III Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС)[1]; в главе III (статьи 18—55) излагаются обязанности продавца. Рабочая группа утвердила некоторые из статей данной главы, пересмотрела другие (в некоторых случаях подлежащие дальнейшему рассмотрению) и в отношении некоторых статей рассмотрела альтернативные решения проблем, поднятых в положениях ЮЛИС, но отложила принятие решения до своей следующей сессии (Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, A/CN.9/62 и Add.1 и 2[2]. Этот доклад о работе будет в дальнейшем именоваться как «Доклад о третьей сессии» или «Доклад»).

2. Рабочая группа на заключительной стадии работы третьей сессии «обратилась к Секретариату с просьбой представить ее следующей сессии рабочий документ, в котором излагалась бы вся работа, проделанная на настоящей сессии, и предложения относительно решения проблем, возникших в ходе этой сессии» (Доклад, A/CN.9/62, пункт 16). Настоящий доклад Секретариата представлен в ответ на эту просьбу.

3. В настоящем документе дается постатейное рассмотрение проектов положений, подготовленных или утвержденных Рабочей группой для главы III (обязанности продавца). Текст каждой статьи сопровождается замечаниями, объясняющими меры, принятые Рабочей группой и содержащие предлагаемые решения для нерешенных вопросов, возникших в связи с этими положениями.

4. Некоторые условные обозначения, применяемые в настоящем докладе, требуют объяснения. Там, где Рабочая группа рекомендовала оставить без изменения текст ЮЛИС или отложить его пересмотр, воспроизводится текст оригинала ЮЛИС. Это указывается в заглавии следующим образом: *«Статья 18 (ЮЛИС)»*. Если статья была пересмотрена Рабочей группой, это указывается следующим образом: *«Статья 19 (WG III)»*. Для облегчения поиска справок первоначальная нумерация статей ЮЛИС сохраняется, несмотря на то, что изменения, внесенные Рабочей группой, создали некоторые пробелы в нумерации и изменения в порядке представления. В качестве меры, направленной на окончательную расстановку статей и их нумерации, предложенный порядок статей об основных обязанностях продавца (в противоположность статьям о санкциях), указывается следующим образом: «(S.1)», «(S.2)» и т. д.

ГЛАВА III: ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА

Статья 18 (ЮЛИС) (S.1)

[Продавец обязуется поставить товары, передать документы, в случае наличия таковых, и передать право собственности на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе.]

Замечания:

5. Рабочая группа решила, что, поскольку статья 18 служит вступлением ко всей главе III,

[1] Единообразный закон (ЮЛИС) прилагается к Конвенции о Единообразном законе международной купли-продажи товаров, которая была подписана в Гааге 1 июля 1964 года и воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*. (Эта Конвенция далее называется Гаагская конвенция 1964 года о купле-продаже).

[2] Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, A, 5. Выводы Рабочей группы по конкретным статьям изложены в приложении I к документу A/CN.9/62. Основания для этих выводов, включая общие тенденции во взглядах на данный вопрос (A/CN.9/62/Add.1), изложены в приложении II. Текст статей 1—55 в том виде, в каком они приняты или отложены для дальнейшего рассмотрения, изложен в приложении III (A/CN.9/62/Add.2).

окончательное решение в отношении этой статьи будет вынесено после завершения пересмотра данной главы (Доклад, приложение II, пункт 16).

6. Необходимо отметить, что данная статья знакомит читателя со структурой главы III. Представляется вероятным, что решения, принятые Рабочей группой на ее третьей сессии, и решения, предложенные в настоящем рабочем документе, не вызовут пересмотра вышеизложенной формулировки. В любом случае представляется разумным, как решила Рабочая группа, отложить принятие решения по данному вопросу до завершения работы по данной главе.

Раздел I. Поставка товара

Статья 19 (WG.III) (S.2)

[Поставка состоит в совершении продавцом всех действий, которые необходимы для того, чтобы покупатель мог принять товар.]

Замечания:

7. Вышеупомянутый пересмотренный вариант статьи 19 ЮЛИС был подготовлен Рабочей группой на ее третьей сессии. Этот проект статей был принят в качестве рабочей гипотезы (Доклады, приложение II, пункт 21). Формулировка данного пункта помещена в квадратные скобки с тем, чтобы указать на необходимость дальнейшего его рассмотрения.

8. Рабочая группа сочла, что толкование термина «поставка» в ЮЛИС и его определение в ЮЛИС являются неудовлетворительными. Одна из основных причин, по-видимому, заключается в том, что не проводится четкого разграничения между двумя задачами: 1) попыткой определить *акт,* который *представляет* собой поставку; и 2) определением того, что обязан сделать продавец в осуществление своего контракта. Примером такой неясности служит первый пункт статьи 19 ЮЛИС, который гласит: «Поставка заключается в передаче товара согласно договору». Эта формулировка («поставка *заключается в*») имеет целью определить акт поставки. Однако во второй части предложения затрагиваются контрактные обязательства продавца (излагаются в статье 33 ЮЛИС) поставить товар согласно договору. Этот перенос внимания придает статье 19 ЮЛИС неожиданный и неестественный оттенок определения *акта* поставки, поскольку в этом положении, видимо, предполагается, что, если товары не соответствуют договору (за что покупатель, несомненно, представит иск продавцу), товары так и не «поставлены» покупателю, даже если они находятся в его распоряжении и он использует (или даже потребляет) их. Рабочая группа сделала вывод, что такие трудности делают практически невозможным включение вопроса о соответствии товара в определение акта «поставки» (Доклад, приложение II, пункт 19).

9. В докладе Генерального секретаря о «поставке» в ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.8)*, представленном Рабочей группе на ее третьей сессии, указываются дальнейшие трудности, возникшие в связи с попыткой использовать в ЮЛИС понятие «поставка» для решения различных четко обозначенных практических проблем, таких как риск потери товара и время уплаты цены. Результаты этой попытки были использованы в создании типических коммерческих ситуаций; было установлено, что в большинстве случаев результаты были непреднамеренными и неблагоприятными. Кроме того, попытка решить столь многочисленные проблемы путем применения единого понятия привела к такому определению понятия «поставка», которое является неестественным, а в некоторых языках фактически непереводимо (Доклад о «поставке» в ЮЛИС A/CN.9/WG.2/WP.8, пункты 6 и далее *). В данном докладе рекомендуется и Рабочая группа постановила, что в связи с этими трудностями проблемы риска ущерба (глава VI ЮЛИС) не будут подпадать под понятие «поставка» (Доклад, приложение II, пункт 17).

10. Как отмечалось, термин «поставка» в ЮЛИС часто используется для определения обязанности продавца. Согласно статье 18, продавец *«обязуется* поставить». Согласно статье 19, «поставка» заключается в «передаче» товара. Члены Рабочей группы отметили, что во многих случаях акт «передачи» предусматривает сотрудничество покупателя в получении поставки. Отсюда Рабочая группа сделала вывод, что термин «поставка», осуществление которой требуется от продавца, должен быть сформулирован в отношении тех актов, которые необходимы «для того, чтобы покупатель мог принять товар». Рабочая группа отметила, что данная формулировка аналогична соответствующему положению статьи 65 ЮЛИС об обязанности покупателя осуществить «приемку товара» (Доклад, приложение II, пункт 21»). Рабочая группа также отметила, что в пунктах 2 и 3 статьи 19 ЮЛИС рассматриваются некоторые обязательства продавца, если в контракте предусматривается перевозка товара. Следовательно, Рабочая группа объединила эти положения со статьями 20 и 21, в которых также рассматриваются эти проблемы. Статья 19 (2) ЮЛИС о передаче товара перевозчику переносится в пункт 1 *а* статьи 20, в которой говорится о месте, куда осуществляется доставка. Статья 19 (3) ЮЛИС об обязанности извещать покупателя о том, что товар был отправлен, и указывать, какой товар отправляется, перенесена в пункт 1 статьи 21, в котором рассматриваются различные аспекты отправки товара перевозчиком (см. статьи 20 и 21, ниже).

11. Рабочая группа может пожелать рассмотреть внесение незначительной поправки в формулировку статьи 19, подготовленной на третьей

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, A, 1.

сессии. Очевидно, что предполагаемая цель данного положения заключается в том, чтобы использовать термин «поставка» в главе III, озаглавленной «Обязанности продавца». Другими словами, в главе говорится о том, что *должен* сделать продавец для выполнения этих обязательств.

12. Предложение, предварительно принятое Рабочей группой, если его рассматривать как попытку определить акт «поставки» [«поставка заключается в...»], привело бы в некоторых случаях к неестественным результатам. Одним из примеров является наличие договора, предусматривающего поставку «с предприятия». Покупатель обязан прибыть на предприятие продавца для получения товара. Предоставив товары, продавец осуществил все необходимые меры «для того, чтобы покупатель *мог* получить товар». Таким образом, продавец выполнил свои обязательства по поставке, что является единственным вопросом, который имеет значение согласно закону. Однако трудность возникает в том случае, если этот раздел будет сформулирован как *определение* понятия «поставка». Если покупатель вообще не прибудет для получения товара, то будет трудно сделать вывод о том, что «поставка» покупателю имела место или что товар был доставлен. Следует отметить, что при обсуждении данного вопроса различные представители подчеркивали, что при обычной практике «поставка» требует согласия обеих сторон в передаче владения — это тот самый элемент, который отсутствует, если проект статьи 19 рассматривать как определение понятия «поставка».

13. Если в этом положении говорится об обязанности продавца поставить товар, то таких трудностей можно избежать, и, по-видимому, Рабочая группа хотела, чтобы это положение имело такой смысл. Цель следующего проекта заключается в том, чтобы выразить данное намерение более четко.

Статья 19 (WG.III в пересмотренном виде)

Продавец выполняет свое обязательство доставить путем принятия всех мер, которые требуются согласно контракту и настоящему закону, для того чтобы покупатель мог получить товар.

14. Следует отметить, что вышеупомянутый проект основан на значительном опыте, использованном для этой статьи Рабочей группой: продавец должен принять требуемые меры «для того, чтобы покупатель мог получить товар». Кроме того, изменения в формулировке разъясняют эти меры, «предусмотренные в договоре и в настоящем Законе» [8].

[8] На третьей сессии Рабочей группы один представитель предложил следующее определение: «Поставка товара состоит для продавца в завершении окончательного действия, которое необходимо для того, чтобы покупатель мог распоряжаться этими товарами» (Доклад, приложение II, пункт 27).

Статья 20 (WG.III) (S.3)

[Поставка осуществляется:

a) если договор о продаже предусматривает перевозку товаров и никакое иное место поставки согласовано не было, — путем сдачи товара перевозчику для передачи покупателю;

b) если в случаях, не предусмотренных в предыдущем пункте, договор касается товаров, определенных индивидуальными признаками, или неиндивидуализированных товаров, которые должны быть взяты из определенных запасов либо изготовлены или произведены, и стороны в момент заключения договора знали о том, что товары находились либо должны были быть изготовлены или произведены в конкретном месте — путем предоставления товара в распоряжение покупателя в этом месте;

c) во всех других случаях — путем предоставления товаров в распоряжение покупателя там, где в момент заключения договора находилось место деятельности продавца, а при отсутствии такового — в месте его обычного проживания.]

Замечания

15. Вышеизложенное положение, сформулированное Рабочей группой на ее третьей сессии, имело целью дать полный и общий ответ на этот вопрос: в какой точке (и, более определенно, в каком месте) продавец выполняет свои обязательства в отношении поставки товара? Пункт 1 *a* взят из статьи 19 (2) ЮЛИС; пункт 1 *b* — из статьи 23 (2) (первое предложение); пункт 1 *c* — из статьи 23 — 1.

16. В отношении вышеупомянутого проекта были представлены некоторые замечания и предложения (доклад, приложение II, пункты 25—27). Дальнейшее рассмотрение этого положения, взятого в контексте с другими статьями данной главы, направлено на то, чтобы поддержать точку зрения о том, что составление и формулировка новой статьи 20 имеет более связный и четкий текст, чем первоначальные положения ЮЛИС.

Статья 21 (WG.III) (S.4)

1. [Если продавец обязан сдать товары перевозчику, он должен заключить в обычном порядке и на обычных условиях такие договоры, которые необходимы для перевозки товаров в условленное место. Если на товарах не имеет-

В настоящий момент не ясно, существует ли какое-либо положение ЮЛИС, для которого требуется введение определения акта «поставки» в узком смысле слова в противоположность утверждению об обязанности продавца *поставлять*. Если такая необходимость возникнет, то можно рассмотреть следующее определение:

Поставка товара производится, когда товар принят покупателем или лицом, действующим от его имени, включая перевозчика, которому передаются товары в соответствии со статьей 20 *a* настоящего Закона.

ся ясно выраженных отметок путем нанесения адреса или иным способом о их предназначении для данного договора, продавец должен направить покупателю извещение об отгрузке и, в случае необходимости, специальный документ, специфицирующий товары.]

2. [Если продавец не обязан сам застраховать товары на время перевозки, он должен представить покупателю по просьбе последнего все сведения, необходимые для заключения договора страхования.]

Замечания

17. Вышеупомянутая статья, подготовленная Рабочей группой на ее третьей сессии, объединяет положения, которые беспорядочно разбросаны в ЮЛИС и в которых рассматривается единственный вопрос: какие меры должен принять продавец, когда в контракте предусматривается перевозка товара от продавца к покупателю? Первое предложение пункта 1 взято из статьи 54 (1) ЮЛИС, второе — из статьи 19 (3) ЮЛИС, пункт 2 — из статьи 54 (2) ЮЛИС (Доклад, приложение I, пункт 4; приложение II, пункты 22—27).

18. В отношении вышеупомянутого текста были внесены некоторые замечания и предложения (приложение II, пункты 25—27). При общем рассмотрении представляется, что объединение рассмотрения этих положений Рабочей группой ведет к более четкому и удовлетворительному изложению, чем то, которое содержится в ЮЛИС.

Статья 22 (WG.III) (S.5)

[Продавец [вручает покупателю товары или передает их в его распоряжение]:

a) если срок установлен либо вытекает из соглашения или торгового обычая — к условленному сроку; или

b) если срок установлен (например, указанный месяц или сезон) либо вытекает из соглашения или торгового обычая — в этот срок в дату, определенную продавцом, если обстоятельства не указывают на то, что эту дату должен определить покупатель;

c) в любом другом случае — в разумный срок после заключения договора.]

Замечания

19. Эта статья, подготовленная Рабочей группой на ее третьей сессии, объединяет в одну статью правила *о времени* выполнения контракта продавцом, которые содержатся в статьях 20, 21 и 22 ЮЛИС. В результате получается более короткое и более сжатое изложение. В отношении данного пересмотра не отмечено никаких возражений.

20. Рабочая группа заключает в скобки слова «[вручает покупателю товары или передает их в его распоряжение]». Слова «вручает... товары» относятся к контрактам, предусматривающим перевозку [статья 20 (1) *a*]; в таких контрактах продавец обязан осуществить передачу товара перевозчику, который примет товар[4]. Вторая часть предложения «передает их в его распоряжение» относится к контрактам, в которых не предусматривается перевозка товара [статья 20 (1) *b* и *c*]; в таких контрактах контрактное обязательство покупателя осуществляется путем передачи товара в соответствующем месте в распоряжение покупателя. Можно подумать, что заключенное в скобки выражение, формулирующее эти два обязательства, излишне неуклюже и подробно. С другой стороны, эти два выражения напоминают читателю о двух видах мер, которые в зависимости от характера контракта должен принять продавец согласно статье 20. В итоге в связи с разъяснением и упрощением, которые внесла Рабочая группа в эти разделы, было бы, вероятно, достаточно ясно и в какой-то степени проще использовать слова «доставка товара» вместо определения, заключенного в скобки.

Статья 23 (ЮЛИС 50 с поправками, предложенными Японией) (S.6)

«1. Если договор или обычай требуют от продавца доставки документов, касающихся товаров, продавец должен представить такие документы в момент и в месте, предусмотренном договором или обычаем».

Замечания

21. Рабочая группа на третьей сессии рассмотрела различные альтернативы в отношении этих положений, касающихся документов, о которых говорится в статьях 50 и 51 ЮЛИС. Эти альтернативы включают: изъятие этих положений как ненужных; пересмотр этих положений; перенесение этих положений в статьи, в которых говорится об обязанностях продавца в отношении поставки товара (Доклад, приложение II, пункты 122—127). Рабочая группа отложила принятие окончательных мер, чтобы дать возможность далее изучить эти вопросы, и просила представителей Японии в консультации с представителями Австрии, Индии и Соединенного Королевства представить исследование по этим статьям. Представитель Японии представил предложение о пересмотре статьи 50; основное положение этого предложения, изложенного в пункте 1 проекта, дано выше (полный текст этого исследования содержится в приложении

[4] Процедура передачи товаров перевозчику не представляет таких практических трудностей, которые возникают при передаче товара покупателю: покупатель может не принять товар в связи с разрывом контракта; обычно перевозчики без каких-либо трудностей принимают товар к перевозке и в любом случае в контрактах по перевозке обязанность продавца заключается в том, чтобы осуществить передачу товара перевозчику. Следует отметить, что обязанность продавца согласно статье 20 1 *a* появляется лишь в том случае, когда «не пришли к соглашению о каком-либо другом месте поставки...»

II к настоящему докладу (документ A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1).

22. Один из разделов ЮЛИС (раздел II) посвящен вопросу документов. Однако единственным самостоятельным положением этого раздела является одно предложение статьи 50 ЮЛИС; остальная часть раздела состоит из ссылок на санкции других статей в ЮЛИС. Создание отдельного раздела (с отдельными положениями о санкциях за нарушение условий, которые дублируют другие санкции) для одного краткого основного предложения усложняет структуру закона и чрезмерно его удлиняет.

23. Кроме того, существует прочная основа для предложения, внесенного на третьей сессии Рабочей группы, о том, что, поскольку доставка документов, касающихся товара, по существу тесно связана с доставкой товара, и эти вопросы должны рассматриваться вместе (Доклад, приложение II, пункт 125). Действительно, в некоторых случаях единственной доставкой согласно контракту может быть доставка документов. Это, например, справедливо, если контракт касается товара, о котором известно, что он находится на хранении или в процессе доставки и контролируется таким документом, как квитанция склада или коносамент, и когда единственным актом доставки, предпринятым сторонами, является передача документа, который дает право на владение товаром.

24. В настоящей объединенной формулировке излагается одно основное положение по документам (в редакции представителя Японии) в качестве статьи 23 (Рабочая группа включила статью 23 ЮЛИС в статью 20).

25. Можно рассмотреть другие места для размещения этого положения. Можно расширить статью 19, с тем чтобы включить ссылку на обязанность продавца предоставить документы. Это однако нарушит простоту и ясность данной статьи, предусматриваемые Рабочей группой. Другой альтернативой могло быть дополнение вышеизложенного положения в качестве второго пункта статьи 20. Однако статья 20 в ее настоящем виде уделяет основное внимание *месту* поставки; добавление какого-либо пункта о документах явилось бы отходом от темы. Статья 21 была бы более подходящей для этого, поскольку в обоих пунктах говорится о документах, касающихся товара; общее положение о документах могло бы быть добавлено в качестве третьего пункта. Однако статья 21 имеет в виду контракты, требующие перевозки; могут потребоваться документы, если от продавца не требуется отправки товара с помощью перевозчика. Следовательно, добавление вышеизложенного положения к статье 20 нарушило бы в некотором смысле ее единство. Статья 22 ограничивается вопросом *времени* и, следовательно, не является уместной.

26. Следовательно, суммируя вышеизложенное, можно сказать, что наиболее подходящим местом была бы, по-видимому, новая статья 23. (Следует отметить, что вышеизложенный проект по документам затрагивает «время и место» и, таким образом, за ним может следовать группа статей, одни из которых будут касаться «времени», а другие — «места».)

Раздел II. Санкции за неисполнение продавцом обязательств в отношении срока и места поставки

Введение: объединение положений о санкциях в отношении места и срока

27. Рабочая группа на своей третьей сессии приняла решение о том, что статьи ЮЛИС о судебной защите покупателя в отношении *срока* поставки (статьи 26—29 ЮЛИС) и статьи о судебной защите покупателя в отношении *места* поставки (статьи 30—32 ЮЛИС) должны быть объединены (Доклад, приложение II, пункт 32).

28. Одна из причин такого решения заключается в том, что вопросы о сроке и месте поставки тесно взаимосвязаны: если товары доставлены в неустановленное *место*, то возникает практическая проблема доставки этих товаров в установленное место, а это обычно влечет за собой проблему задержки (то есть *срок*). Если в установленное время товары все еще находятся в пути, можно констатировать, что или *a*) в установленное *время* товары находятся в неустановленном *месте* (то есть в пути), или *b*) в случае позднего *срока* доставки товары находятся в установленном месте, но в неустановленное *время*. Различие между *a* и *b* выше отражает, по-видимому, скорее различие в формулировке, чем различие по существу. В силу этих причин Рабочая группа составила статьи 24, 25, 26 и 27, содержащие объединенные нормы судебной защиты покупателя в случае, когда нарушение договора продавцом относится к сроку *или* месту поставки. В результате этого отпала необходимость в пяти статьях ЮЛИС (статьи 28—32),

29. Улучшение четкости и единообразия в результате объединения положений о судебной защите покупателя в отношении срока и места поставки продавцом может означать, что следует уделить внимание объединению положений, в которых отдельно рассматривается вопрос о судебной защите покупателя в отношении других аспектов исполнения продавцом договора купли-продажи. Два таких предложения будут сформулированы ниже. В соответствии с одним предложением сохраняются две группы положений о санкции (см. пункты 27—57 и 111—156 ниже). Согласно второму предложению предусматривается единообразная структура санкций, применимая в случае нарушения договора продавцом (см. пункты 158—176, ниже).

Статья 24 (WG.III)

1. [Если продавец не выполнил своих обязательств в отношении срока или места постав-

ки, покупатель может воспользоваться правами, предусмотренными в статьях 25—27.]

2. [Покупатель может также потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 82 или в статьях 84—87.]

3. [Ни при каких обстоятельствах продавец не вправе обращаться в суд или арбитраж с просьбой о предоставлении ему отсрочки.]

Замечания

30. Эта статья, так же как и статья 24 ЮЛИС, предназначена в основном для того, чтобы помочь читателю найти положения о санкциях, которые представлены в различных частях Закона. Так, пункты 1 и 2 этой статьи служат в качестве индексов и не имеют самостоятельного нормоустанавливающего значения. В пункте 1 содержится ссылка на статьи 25—27, в которых рассматривается вопрос о том, может ли покупатель в случае нарушения договора продавцом в отношении времени или места поставки отказаться принять товары («расторгнуть договор»). В пункте 2 содержится указание на статьи, в которых определяют убытки, которые могут быть возмещены в случае, если договор *не расторгнут* (статьи 82), и в случае, если договор *расторгнут* (статьи 84—87), Таким образом для определения санкций покупателя в любом случае необходимо проверить положения статей 24—27, а также статей 82 и 84—87.

31. Такое представление материала аналогично тому, которое было разработано Рабочей группой для статьи 41, служащей в качестве индекса положений о санкциях покупателя в случае несоответствия товара условиям договора.

32. Изменения, внесенные Рабочей группой в статью 21, ниже, включают обязательства иные, чем обязательства в отношении срока и места поставки, а именно условия договора о перевозке и меры по страхованию. Таким образом, фраза «в отношении срока или места поставки» в пункте 1 статьи 24 может оказаться слишком узкой. Можно рассмотреть вопрос о замене этой фразы словами «в соответствии со статьями 20—23».

33. Пункт 3 составленной в новой формулировке статьи 24 не отличается от статьи 24 (3) ЮЛИС. В этом пункте подчеркивается, что положения этого Закона, касающиеся санкций, в которых не предусматривается обращение в суд или арбитраж с просьбой о предоставлении льготных отсрочек, не должны быть изменены в силу положений законов некоторых стран, в которых содержатся такие нормы.

Статья 25 (WG.III)

1. [Если неосуществление поставки в установленный срок или в установленное место является существенным нарушением договора, покупатель может либо сохранить за собой право потребовать исполнения договора продавцом, либо путем извещения продавцу заявить о [расторжении] договора.]

[2. Если продавец просит покупателя сообщить о своем решении в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи и покупатель в короткий срок не сделает этого, продавец может осуществить поставку товаров в разумный срок, поскольку иное не предусмотрено в запросе.]

[2. Если продавец просит покупателя сообщить о своем решении в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи и покупатель в короткий срок не сделает этого, продавец может осуществить поставку товаров до истечения любого срока, указанного в запросе, или, при отсутствии такого указания, до истечения разумного срока.]

3. [Если до сообщения продавцу о своем решении в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи покупатель будет уведомлен о том, что продавец осуществил поставку, и в короткий срок не воспользуется своим правом на [расторжение] договора, договор не может быть [расторгнут].]

4. [Если после установленного срока поставки покупатель потребует от продавца исполнения договора, покупатель не может заявить о [расторжении] договора до истечения срока, указанного в запросе, или, при отсутствии такого указания, до истечения разумного срока, если продавец не отказывается поставить груз в течение этого периода.]

Замечания

34. Как было отмечено в комментарии к статье 24, статья 25 определяет обстоятельства, при которых покупатель может отказаться принять товары в случае неосуществления поставки в срок или в место, определенное в договоре. Эта статья объединяет положения по этому вопросу, содержащиеся в статьях 26 ЮЛИС (срок) и 30 (место).

35. При пересмотре этих положений Рабочая группа внесла одно важное изменение по существу. В ЮЛИС констатируется, что при некоторых различных обстоятельствах договор купли-продажи расторгается ipso facto, то есть право продолжать исполнять договор кончается без объявления одной из сторон о «расторжении» договора. Например, статьи 25, 26 (1) и (2), 30 (1) и (2). Доклад Генерального секретаря о понятии расторжения ipso facto в ЮЛИС (A/CN. 9/WG.2/WP.9)* был рассмотрен Рабочей группой на ее третьей сессии. Рабочая группа решила, что понятие расторжения ipso facto должно быть исключено из системы судебной защиты законом, поскольку оно создает неопределенность в отношении прав и обязательств сторон (Доклад, приложение II, пункт 29). Вместо этого

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, A, 2.

аннулирование договора должно находиться в зависимости от уведомления пострадавшей стороны стороне, нарушившей договор; если пострадавшая сторона не объявляет договор аннулированным, то данный договор продолжает оставаться в силе (там же, пункт 31).

36. Это существенное изменение, решение о котором принято Рабочей группой, можно проиллюстрировать следующим примером: продавец с опозданием отгрузил товары покупателю. По прибытии этих товаров в порт города, где находится покупатель, покупатель на вполне законном основании решает, что задержка является настолько большой, что он вправе отказаться принять товары. (В соответствии с терминологией ЮЛИС «существенное» нарушение договора оправдывает «расторжение» договора.) Согласно ЮЛИС, покупатель может не информировать продавца о том, что он отказывается принять товары. В соответствии с решением и измененной формулировкой Рабочей группы в том случае, если покупатель отказывается принять товары, он обязан «путем *извещения* продавцу *заявить* о расторжении договора». Одна из причин в пользу этого изменения в политике заключается в том, что продавцу необходимо знать, что он должен отгрузить товар в другое место или перепродать его или принять меры для предотвращения его утери или порчи.

37. Основная норма, согласно которой проводится такая политика, изложена выше, в пересмотренном пункте 1 статьи 26: если неосуществление поставки товаров в установленный срок и в установленное место является существенным нарушением договора, покупатель может либо сохранить за продавцом право осуществить поставку, либо *«путем извещения продавцу заявить* о [расторжении] договора».

38. Слово [«avoided»] заключено в квадратные скобки, поскольку Рабочая группа выразила пожелание о необходимости дальнейшего рассмотрения вопроса о том, не являются ли в английском варианте более подходящими термины «terminated» или «cancelled» (Доклад, приложение II, пункт 38). Термин «avoiding» по отношению к договору является, возможно, более употребительным в силу причин (таких, как обман), относящихся к вопросу *заключения* договора; термин «cancel» представляется более употребительным в связи с мерами, предпринимаемыми в случае *нарушения* договора.

39. Пересмотренная Рабочей группой редакция статьи 25 включает два варианта пункта 2. Оба варианта основаны на статье 26 (2) ЮЛИС (срок поставки) и статье 30 (2) (место поставки). Однако в этих положениях ЮЛИС предусматривается расторжение договора ipso facto; вместо этого в редакции этих положений, предложенной Рабочей группой, предусматривается, что, если покупатель не отвечает на запрос продавца о том, отказывается ли покупатель принять товар, продавец может осуществить поставку товара. Эти два варианта пункта 2 были рассмотрены Рабочей группой. Рабочая группа просила представителя Венгрии подготовить к своей следующей сессии исследование по этим обоим вариантам (Доклад, приложение I, пункт 8, приложение II, пункты 40—41). Подготовленное представителем Венгрии исследование включено в качестве добавления 2 к настоящему докладу[5].

40. Пункт 3 нового проекта, составленного Рабочей группой, почти полностью основан на положениях статьи 26 (3) ЮЛИС (срок поставки) и 30 (3) (место поставки). В соответствии с ЮЛИС, так же как и в соответствии с пересмотренной редакцией этого пункта, если товары поставлены покупателю, то покупатель обязан воспользоваться своим правом на расторжение договора «в короткий срок». Как было отмечено (пункт ниже), продавцу необходимо принять меры, чтобы предотвратить обесценивание или утерю товаров, а также издержки, связанные с товарами, в том случае, если покупатель отказывается принять их в момент поставки; по этим причинам покупатель должен сообщить о своем решении «в короткий срок». (см. статью 11)[6].

41. Необходимо отметить, что отсчет времени, в течение которого покупатель может заявить о расторжении договора, начинается с того момента, когда «покупатель *уведомлен* о том, что продавец осуществил поставку». Эта фраза отсутствует в статье 26 (3) ЮЛИС и в статье 30 (3), однако она представляется уместной, поскольку короткий срок времени, в течение которого покупатель обязан принять решение, не должен начинаться до тех пор, пока покупатель не будет располагать соответствующими фактами, которыми можно обосновать решение.

42. Пункт 4 вытекает из статьи 26 (4) ЮЛИС, но формулировка этого пункта была изменена, с тем чтобы отразить более полно и точно различные ситуации, для которых предназначена эта статья: за требованием об исполнении договора может последовать либо *a)* исполнение, либо *b)* неисполнение или же *c)* отказ исполнять договор.

---

[5] Это исследование было получено после подготовки настоящего доклада. Поэтому не представилось возможным обсудить это исследование в настоящем докладе.

[6] В статье 39 в отношении заявления о несоответствии товаров применяется менее жесткая норма — *«разумный срок»*. Неосуществление уведомления имеет серьезные последствия: «покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товара...». Таким образом, покупатель не сможет заявить о том, что товары имели дефекты, с тем чтобы уменьшить свои обязательства по уплате стоимости товаров. Напротив, согласно статье 25, если покупатель не сможет в короткий срок «заявить о расторжении договора», единственным последствием является то, что покупатель обязан принять товары; за ним, однако, сохраняется право взыскать с продавца компенсацию за любое нарушение контракта, связанное с товарами, будь то задержка в поставке товаров или несоответствие товаров условиям договора.

Требование исполнения: согласование с положениями о несоответствии товаров

43. Следует отметить, что в пункте 1 статьи 25 в том виде, в каком он составлен Рабочей группой, говорится о том, что, если неосуществление поставки в установленный срок и в установленное место является существенным нарушением договора, покупатель «может либо сохранить за собой право потребовать исполнения договора продавцом, либо путем извещения продавцу заявить о [расторжении] договора». Аналогичное положение содержится в статье 26 (1) ЮЛИС (место поставки) и 30 (1) (время поставки). Однако Рабочая группа изменила эту формулировку ЮЛИС следующим образом:

«Покупатель может либо [потребовать] *сохранить за собой право потребовать* исполнения договора продавцом...». Редакционная группа сообщила о том, что она опустила слово «потребовать» и изменила формулировку «сохранить за собой право» на том основании, что эта формулировка ЮЛИС» *a)* имела оттенки конкретного исполнения, которое находилось бы в зависимости от норм отдельных правовых систем, и *b)* могло быть понято таким образом, что покупатель должен ясно высказать свое желание о том, чтобы договор был выполнен» (Доклад, приложение II, пункт 39).

44. Рабочая группа приняла меры по согласованию санкций покупателя за неосуществление поставки (статьи 24 и далее) с санкциями покупателя за несоответствие товаров. Такое согласование имеет большое значение для того, чтобы сделать структуру Закона более понятной.

45. Помимо этого, соответствие между этими двумя группами положений о санкциях является важным, поскольку эти две области — неосуществление поставки и несоответствие — частично совпадают. Так, например, неосуществление отгрузки части товаров может рассматриваться или как задержка поставки этих товаров или как несоответствие отгрузки «лишь части проданного товара» [статья 33 (1) *a* ЮЛИС]. Более того, при рассмотрении важных вопросов и претензий сторон в отношении санкций трудно провести различие между *a)* отсутствием отгрузки, *b)* отгрузкой пустых ящиков и *c)* отгрузкой ящиков с товарами, не имеющими ценности или совершенно отличными от товаров, указанных в договоре. Если различные положения о санкциях можно применить в одной и той же реальной ситуации, то создаются основания для неопределенности и судебной тяжбы. Поэтому Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об установлении единой группы санкций, относящихся к нарушению продавцом договора купли-продажи (см. пункт 158 и далее, ниже). Было бы желательно отложить принятие решения по этому вопросу до тех пор, пока не будут приняты решения по существу норм; тем не менее на этом этапе было бы желательно обратить особое внимание на совместимость этих двух групп положений о санкциях.

46. В связи со статьей 25 можно рассмотреть дальнейший шаг в направлении большей сопоставимости между этими двумя группами положений о санкциях. Как мы видели, в этой статье рассматриваются в первую очередь обстоятельства, при которых покупатель может отказаться принять товары («заявить о расторжении договора»); тот же вопрос, связанный с определением поставки, не соответствующей условиям договора, рассматривается в статьях 43 и 44 ЮЛИС. В этих последних статьях (в ЮЛИС и в новой редакции этих статей, предложенной Рабочей группой) не делаются попытки рассматривать вопрос о праве покупателя требовать исполнения договора (то есть применять санкции в отношении конкретного исполнения). Сведение этих статей к единственной проблеме расторжения договора имеет большое значение для уменьшения сложности Закона.

47. Если Рабочая группа решит, что положения о санкциях в отношении неосуществления поставки должны быть в большей степени аналогичны положениям о санкциях относительно поставки, не соответствующей условиям договора, можно будет рассмотреть вопрос о следующей новой формулировке статьи 25. Объяснение небольших изменений, произведенных в более ранней редакции, будет приведено непосредственно за предлагаемым текстом.

Статья 25 (вариант A)

1. В тех случаях, когда невыполнение продавцом своих обязательств, изложенных в статьях 20—23, представляет собой существенное нарушение договора, покупатель может путем извещения продавца заявить о расторжении договора.

2. Если продавец просит покупателя сообщить о своем решении относительно того, *примет ли он поставку товаров,* и покупатель в короткий срок не сделает этого, продавец может осуществить поставку. [Окончательное составление текста остальной части пункта, в которой рассматривается вопрос об определении срока, в течение которого покупатель может представить извещение, будет осуществлено после рассмотрения исследования, проведенного Венгрией.]

3. Если до сообщения продавцу о своем решении *относительно того, примет ли он поставку товаров,* покупатель будет уведомлен о том, что продавец осуществил поставку, и если он в короткий срок не воспользуется своим правом объявить о [расторжении] договора, договор не может быть [расторгнут].

4. (без изменений).

48. Необходимо отметить два изменения, которые внесены в вариант A, выше: *a)* в пункте 1 фраза «либо сохранить за собой право потребовать исполнения договора продавцом, либо» опущена; *b)* в пунктах 2 и 3 фраза «о своем решении

относительно того, *примет ли он поставку товаров»* заменяет фразу «о своем решении *в соответствии с пунктом 1* настоящей статьи».

49. Первое из этих изменений внесено с целью упрощения текста; если это будет осуществлено, будет разработано отдельное положение, в котором будет рассмотрено право покупателя добиваться исполнения договора. Такое положение, возможно, будет по своему существу аналогично решению, принятому Рабочей группой в связи со статьей 42, ниже, в которой рассматривается тот же самый вопрос об определении не соответствующих условиям договора поставок (см. замечания к статье 42 в пункте 117 и далее).

50. Второе изменение в статье 25 по вопросу о «решении» покупателя *«относительно того, примет ли он поставку товаров»*, видимо, более соответствует нормальной практике взаимоотношений оптовых торговцев, которые сталкиваются с проблемой задержки поставки, чем ссылка на «решение» покупателя «в соответствии с пунктом 1». Это решение заключается в том, что покупатель может либо «сохранить за собой право потребовать исполнения договора продавцом, либо путем извещения продавца заявить о расторжении договора».

51. Конечно, в этой последней фразе из пункта 1 не содержится точного определения выбора действий для покупателя, поскольку, даже если он «заявляет о расторжении договора», за ним сохраняется право потребовать возмещения убытков за нарушение договора. (Как было отмечено, Рабочая группа не имела в виду предусмотреть предоставление права потребовать конкретного исполнения, указывая, что покупатель сохраняет за собой «право потребовать исполнения».)

Статья 26 (WG.III)

1. [Если неосуществление поставки в установленный срок или в установленном месте не является существенным нарушением договора, продавец сохраняет право осуществить поставку, а покупатель сохраняет право на исполнение договора продавцом.]

2. [Покупатель может, однако, предоставить продавцу дополнительный срок разумной продолжительности. Если продавец не выполнит своих обязательств в течение этого срока, покупатель может путем извещения продавцу заявить о [расторжении] договора.]

Замечания:

52. Эта статья главным образом основана на положениях статей 27 ЮЛИС (срок) и 31 (место); аналогичные положения по вопросу о сроке и месте поставки объединены в одну статью.

53. Что касается заключительной фразы пункта 1, то соответствующая формулировка статей 27 и 31 ЮЛИС гласит, что покупатель «сохраняет право потребовать от продавца исполнения договора». Рабочая группа опустила слово «потребовать» в силу причин, приведенных в комментарии в статье 25.

54. Первое предложение пункта 2 идентично первому предложению статей 27 (2) и 31 (2) ЮЛИС. Во второе предложение внесены необходимые стилистические изменения в связи с объединением норм о сроке и месте и, кроме того, результат действия положений ЮЛИС выражен в более конкретной форме. Согласно статьям 27 (2) и 31 (2) ЮЛИС, если продавец не осуществляет поставку в течение установленного покупателем разумного срока, это «является существенным нарушением договора». В варианте Рабочей группы предусматривается, что в случае такого неосуществления «покупатель может путем извещения продавцу заявить о [расторжении] договора». Таким образом, в этом положении указывается, какие меры может принять покупатель,— подход, который представляется более целесообразным для сторон, чем указание, как это сделано в ЮЛИС, на правовое заключение о «существенном нарушении договора»[7].

Статья 27 (WG.III)

[Если продавец предлагает поставить товар до установленного срока, покупатель может принять поставку или отказаться от ее принятия.]

Замечания:

55. Вышеуказанное положение основано на первой части статьи 29 ЮЛИС со следующими стилистическими изменениями: «покупатель может [accept] *принять поставку* или [reject] *отказаться от ее принятия»*. Использование фраз «принять поставку» и «отказаться от ее принятия» соответствует решению о приведении положений о поставке в соответствие со статьей 56 ЮЛИС, в которой предусматривается, что покупатель «принимает поставку» товаров.

56. Рабочая группа приняла решение опустить заключительную фразу статьи 29 ЮЛИС, в которой указывается, что если покупатель «принимает, он может сохранить за собой право потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82». Фраза «он может *сохранить»* за собой право потребовать возмещения убытков может быть истолкована как требующая определенного формального заявления о сохранении права в тот момент, когда покупатель принимает поставку товаров; торговцы могут не знать о том, что такая формальность необходима, и, таким образом, могут лишиться своих прав. Нет необходимости предусматривать, что покупатель может получить возмещение за убытки, которые он понесет в том случае, если время поставки ведет к нарушению договора. Это обстоятельст-

[7] Такая более конкретная форма изложения достигнута в результате того, что опущено понятие о расторжении договора в силу самого факта. См. комментарий к статье 25, выше, пункты 35—37.

во ясно определено в пересмотренной статье 24 (2), в которой указывается: «покупатель может *также* потребовать возмещения убытков...».

[*Статьи 28—32 ЮЛИС: опущены Рабочей группой*]

57. Как было отмечено во введении, которое предшествует статье 24 (пункты 27—29, выше), объединение отдельных положений о санкциях в отношении срока и места поставки, осуществленное Рабочей группой, приводит к тому, что отпадает необходимость в пяти статьях ЮЛИС. Поэтому в этой пересмотренной редакции отсутствуют статьи под номерами 28—32.

Раздел III. Соответствие товара и связанные с этим обязательства продавца

Статья 33 (WG.III) (S.7)

1. [Продавец должен поставлять товары в количестве, качестве и по составу, определенному договором, и перевозимые в контейнерах или упакованные таким образом, как это определено в договоре.]

1-бис. [Если в условиях договора нет другого указания, продавец должен поставить товары:

a) которые являются пригодными для целей, для которых товары аналогичного описания, согласно договору, обычно бы использовались;

b) которые являются пригодными для любой конкретной цели, специально или косвенно доведенной до сведения покупателя;

c) которые обладают качествами образца или модели, переданной или направленной продавцом покупателю;

d) которые находятся в контейнерах или упакованы обычным для таких товаров способом.]

2. Разница в количестве, недостача части товара, разница в качестве или какой-либо особенности товара не принимаются во внимание, если они незначительны.

Замечания:

58. Указанная выше формулировка статьи 33 является результатом пересмотра ее проекта с целью упрощения статьи 33 ЮЛИС, а также с тем, чтобы более четко определить главный принцип, что обязательство продавца в отношении количества и качества товара должно определяться на основе договора между продавцом и покупателем. В статье 33 ЮЛИС в пунктах *a—f* изложены шесть конкретных предложений относительно соответствия товаров, однако в них четко не выражен указанный выше главный принцип.

59. В пересмотренном Рабочей группой варианте этот принцип устанавливается в первом пункте. Характер формулировки имеет целью более непосредственно отразить суть юридического обязательства продавца: «Продавец должен поставлять товары в количестве, качестве и по составу, определенному договором...» (Кроме того, предпочтение отдается формулировке «должен поставлять» взамен формулировки статьи 33 ЮЛИС «продавец не выполнил своего обязательства по поставке» с тем, чтобы избежать возможности выдвигать довод, что если товары не соответствуют договору, то товары считаются непоставленными.)

60. В пересмотренном проекте, подготовленном Рабочей группой, принимается положение, что основной вопрос — это обязательство, предусмотренное в ясно выраженной форме или подразумеваемое в договоре. Подразумеваемые условия имеют важное значение, поскольку обычно в договоре невозможно конкретно указать все различные дефекты, которые не должны иметь товары. Например, было бы необычным в договоре, предусматривающем поставку стальных балок, обусловливать, чтобы эти балки не имели трещин, хотя это могло бы быть основным условием между сторонами). Однако проект, подготовленный Рабочей группой, имеет целью более ясно выразить, нежели это выражено в статье 33 ЮЛИС, основную идею, что качество товара на основе договора должно определяться в соответствии с обычными предположениями лиц, покупающих товары, *описание которых приводится в данном договоре.* Эта мысль четко выражена в подпункте *a* второго пункта (пункт 1-бис) пересмотренного Рабочей группой проекта. Следует отметить, что в подпунктах *a, b* и *c* выражаются основные идеи, содержащиеся в шести подпунктах статьи 33 (1) ЮЛИС. В четвертом подпункте излагается дополнительное обязательство, которое не получило отражения в ЮЛИС, а именно, что товары «должны находится в контейнерах или быть упакованы обычным для таких товаров способом».

61. Третий пункт проекта Рабочей группы аналогичен пункту 33 (2) ЮЛИС за исключением стилистического изменения в английском варианте: слова «clearly insignificant» заменены словами «not material», с тем, чтобы внести ясность в эту формулировку и чтобы она соответствовала французскому варианту (sans importance) [8].

[8] Этот вопрос был поставлен в отношении цели положения, аналогичного статье 33 (2) ЮЛИС. Если нарушение договора продавцом очень незначительно, однако соизмеримо отличается от исполнения, обусловленного договором, будет ли это положение отрицать право покупателя на предъявление иска (или понижение цены) в отношении соответствующего незначительного объема товаров? Это положение, по-видимому, предполагает не дать возможности покупателю отказываться от товаров («расторгать договор») в том случае, когда нарушение договора является незначительным. Отказ от получения товаров может повлечь за собой значительные расходы, связанные с переотправкой и вторичным сбытом товаров и, таким образом, не может быть оправдан в тех случаях, когда нарушение договора является незначительным, хотя может быть оправданным незначительное понижение цен. В соответствии с ЮЛИС определение обязательств продавца связано с правом покупателя отказываться от получения товаров («расторжения договора»). Согласно статье 44 (2) ЮЛИС,

Снятие статьи 34 ЮЛИС

62. Рабочая группа постановила снять статью 34 ЮЛИС (Доклад, приложение I, пункт 12; приложение II, пункты 56—61).

63. Это решение не означало несогласия с целью этой статьи, По-видимому, цель состояла в том, чтобы сохранить единообразие Закона путем запрещения использования других средств, предусмотренных согласно ряду национальных правил, которые отличаются от средств, установленных настоящим Законом в отношении невыполнения договора купли-продажи. Рабочая группа, однако, пришла к выводу, что эта цель не была достаточно четко выражена. Фраза «за исключением всех других средств, основанных на несоответствии товаров», по-видимому, является настолько всеобъемлющей, что исключает средства, которые оговорены сторонами в договоре.

64. Вызывает также сомнение необходимость наличия положения, аналогичного статье 34. Будут существовать различные национальные правила по большинству положений, предусмотренных Единообразным законом; эти правила, безусловно, заменяются в силу общего обязательства по введению в силу Единообразного закона. Кроме того, это обязательство было усилено путем пересмотра Рабочей группой статьи 17, в результате чего непосредственное внимание обращается на международный характер Закона и на необходимость поощрения единообразия в его толковании и применении. Нецелесообразно, естественно, повторять, что несовместимые национальные законы заменяются в соответствии с каждым правилом Единообразного закона; включение такой фразы в отдельных случаях могло бы привести к неправильному пониманию.

Статья 35 (WG.III) (S.8)

1. Соответствие товаров договору определяется состоянием товара в момент перехода риска. [Однако если в результате заявления о расторжении договора или требования о замене риски не переходят, то соответствие товаров договору определяется состоянием товаров, в момент, когда риск перешел бы, если бы товары соответствовали договору.]

2. [Продавец несет ответственность за последствия несоответствия, которое наступило после момента, установленного в предыдущем пункте, если такое несоответствие было вызвано действиями продавца или лица, за которое он несет ответственность.]

Замечания:

65. Первое предложение статьи 35 (1) в том виде, в котором оно подготовлено Рабочей группой, аналогично первому предложению статьи ЮЛИС. Это положение имеет целью избежать неправильного понимания в тех случаях, когда речь идет о следующем широко распространенном положении. Предположим, что в соответствии с договором о продаже (или согласно правилам, содержащимся в главе VI ЮЛИС) покупатель несет риск за потерю товара во время транспортировки. (Например, продажа осуществляется на условиях: «фоб — город продавца»). Продавец отправляет товар, который соответствует требованиям договора, например, «сахар из сахарного тростника № 1». Однако во время транспортировки товар портится от воздействия воды и не удовлетворяет более требованиям спецификации «№ 1» договора; кроме того, можно предположить, что по прибытии товары не будут удовлетворять различным требованиям статьи 33 в отношении соответствия товара. Может ли покупатель на основании состояния поставленного сахара предъявить иск в связи с тем, что товар не соответствует условиям договора? Безусловно, нет. Товар соответствовал договору в момент перехода риска к покупателю; ответственность покупателя за ухудшение качества после этого момента является необходимым следствием положений договора (или закона) в отношении риска при убытках. Хотя вышеуказанный принцип может показаться несомненным, тем не менее для внесения ясности, по-видимому, целесообразно изложить этот принцип недвусмысленно.

66. Второе предложение статьи 35 (1) ЮЛИС обосновано сложными положениями главы VI ЮЛИС (статьи 96—101) в отношении влияния несоответствия товаров на переход рисков (см. в особенности статью 97 (2) ЮЛИС). Рабочая группа пришла к выводу, что суть этого положения статьи 35 (1) не может рассматриваться до тех пор, пока не будут окончательно подготовлены правила в отношении риска, связанного с убытками (Доклад, приложение I, пункт 13; приложение II, пункт 63).

67. Статья 35 (2) ЮЛИС составляет исключение из основного принципа первого пункта о том, что соответствие товаров должно определяться их состоянием в момент перехода рисков. Рабочая группа, однако, сделала вывод, что это положение является слишком ограниченным и не учитывает широко применяемые и ясно выраженные договорные положения: то есть гарантии по договору о том, что товары должны удовлетворять требованиям или соответствовать усло-

покупатель может также заявить о расторжении договоров в том случае, если он установил дополнительный срок разумной продолжительности для допоставки или для устранения недостатков и этот срок не соблюден продавцом: несоответствие товара, по-видимому, не обязательно должно считаться существенным нарушением. Следовательно, при отсутствии положения, аналогичного положению статьи 33 (2) ЮЛИС, отказ от товаров («расторжение договора») мог теоретически основываться на незначительном нарушении. Если необходимо изменить статью 44 (2) ЮЛИС в целях ограничения права на расторжение договора в тех случаях, когда несоответствие товара является «несущественным» или «незначительным», можно было бы, по-видимому, снять пункт 2 статьи 33. Дополнительное обсуждение этого вопроса см. в замечаниях к статьям 43 и 44, пункты 138—140, ниже.

виям договора в течение оговоренного периода времени *после* поставки (например, в течение трех лет, после 10 000 миль и т. п.). Формулировка статьи 35 (2) ЮЛИС представляет собой исключительные ограничения в отношении этой проблемы: продавец может нести ответственность лишь в том случае, если несоответствие «было вызвано *действиями* продавца или лица, за которое он несет ответственность». Эта формулировка, несомненно, имеет исключительно ограниченный характер и не включает случая механизма, выходящего из строя в конце одного года, действие которого гарантируется на три года. Теоретически можно оспаривать, что в таких случаях, когда продавец несет ответственность, могли иметь место скрытые дефекты в механизме в момент его поставки. Однако трудно проверить наличие такого скрытого дефекта, и нет необходимости проведения проверки согласно договору, который гарантирует работу механизма в течение определенного периода времени. По этой причине Рабочая группа предложила снять заключительную формулировку пункта, ограничивающего ответственность продавца *«действиями»* продавца или его агентов.

68. Высказывалось мнение, что пересмотренная формулировка пункта 2 все еще не дает полной силы договорным гарантиям постоянной работы по договору, поскольку в этом положении (согласно ЮЛИС) речь идет лишь о «последствиях» любого несоответствия. В соответствии с этой формулировкой все еще требуется указание на наличие дефекта или недостатка в момент *поставки*. Один из членов Рабочей группы представил исследование различных аспектов проблемы гарантий (см. приложение I к данному докладу, дополнение 1). По мотивам, изложенным в этом документе, предлагалась следующая формулировка пункта 2 статьи 35:

> «Продавец несет ответственность за последствия несоответствия, которое наступило после момента, установленного в пункте 1 данной статьи, если такое несоответствие представляет собой нарушение подразумеваемого обязательства продавца, на основании которого гарантировалось, что товары будут соответствовать их обычному или особому назначению или сохранять свои специфицированные качества или характеристики в течение определенного периода времени, который выражен в форме конкретного периода времени или в какой-либо другой форме».

69. Может возникнуть вопрос, почему необходимо включать конкретное статутное положение, которое (фактически) гласит, что продавец несет ответственность за нарушение конкретного и ясно выраженного обещания по торговому договору. Невозможно определить и осуществить в отдельных и конкретных положениях Закона все разнообразные обязательства по договорам купли-продажи. Не будет ли достаточно руководствоваться основным правилом, что стороны выполнят все свои обязательства как часть международного договора купли-продажи? Такое положение могло бы быть достаточным основанием для введения в силу гарантий по эксплуатации изделий даже в том случае, когда нарушение относится к условиям, возникающим после перехода рисков (см. статью 35 (1) ЮЛИС).

70. К сожалению, дело в том, что представляется затруднительным найти в ЮЛИС такое общее правило, вводящее в силу договор, заключенный между сторонами. В различных положениях предпринимается попытка подойти к этому принципу, однако общее правило, предусматривающее выполнение всех обязательств по торговому договору, в ЮЛИС четко не выражено. Например, правила ЮЛИС о соответствии (качества) товаров сформулированы в отношении «поставок» товаров, то есть в таком виде, когда возникает вопрос о гарантиях выполнения договора после поставки товаров. Общее положение статьи 18 является также ограниченным: «Продавец обязуется *поставить* товар... на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе».

71. Положением ЮЛИС, которое имеет самое общее значение в отношении введения в силу торгового договора, является статья 3. Однако в ЮЛИС (в отличие от проекта Рабочей группы) в этой статье речь идет лишь о свободе «неприменения» Закона полностью или частично. Это не дает надежды на то, что можно будет требовать исполнения взятых по договору обязательств [9]. Пересмотр этой формулировки, осуществленный в декабре 1970 года на второй сессии Рабочей группы, уменьшает эту трудность (см. Доклад о второй сессии, A/CN.9/52, пункты 44—46 *). Формулировка статьи 3 ЮЛИС была пересмотрена (в качестве статьи 5), с тем чтобы стороны могли не только «исключить» применение Закона, но также и «ограничить или *изменить* действие любого из положений этого Закона». Эта формулировка, по-видимому, более четко выражает предполагаемую цель ЮЛИС, состоящую в том, чтобы придать полное действие договору между сторонами как источнику подтвержденных юридических обязательств: чтобы правила Закона дополняли договор и соответствовали ему.

72. В результате пересмотра Рабочей группой статьи 3 ЮЛИС была уменьшена необходимость в конкретных статутных положениях, дающих силу договорным гарантиям исполнения соглашения (и различным другим видам обязательств, которые могут быть частью договора). Однако в связи с важностью договорных гарантий и ясно выраженным положением статьи

---

[9] Эта проблема не решена статьей 55 (1) ЮЛИС, поскольку это положение, содержащееся в разделе IV, может быть истолковано для осуществления обязательств, установленных этим разделом. Трудность состоит в том, что отсутствует четко выраженное обязательство по выполнению договора.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть вторая, I.A.2.

35 (1) о том, что соответствие товаров должно определяться в момент перехода рисков, было бы целесообразно иметь ясно выраженное положение в виде предложенной замены для пункта 2 статьи 35, приведенной в пункте 68, выше.

Статья 36 (ЮЛИС) (S.9)

[Продавец не несет ответственности за последствия несоответствия товара, как это предусмотрено в пунктах *d, e* и *f* пункта 1 статьи 33, если во время заключения договора покупатель знал или не мог не знать об этом несоответствии.]

Замечания

73. Вышеуказанное положение аналогично положению статьи 36 ЮЛИС. Следует отметить, что это положение непосредственно связано со статьей 33 и действует в виде исключения или дополнения к трем подпунктам (*d, e* и *f*) статьи 33 (1) ЮЛИС. Соответственно, Рабочая группа пришла к выводу, что окончательный проект этой статьи не может быть составлен до тех пор, пока не будет принято окончательное решение по статье 33 (Доклад, приложение II, пункт 67).

74. Было бы целесообразно рассмотреть причину, по которой эта статья ЮЛИС применяется к подпунктам *d, e* и *f* статьи 33 (1) ЮЛИС и не применяется к подпунктам *a, b* и *c*. Теоретически это можно представить следующим образом: осведомленность покупателя о дефектах товаров может повлечь за собой изменения подразумеваемых обязательств, основанных на обычных предположениях, однако она не может изменить обещаний по обязательствам продавца, которые относятся к этой конкретной сделке.

75. Следует напомнить, что в пересмотренном проекте статьи 33 в том виде, в каком он подготовлен Рабочей группой, в пункте 1 устанавливается общее правило, дающее силу «количеству и качеству и описанию, *требуемым по договору*». Второй пункт (обозначенный 1-бис) имеет целью определить условия, которые являются обычными, но которые неясно могут быть выражены в договоре (см. замечания к статье 33, выше).

76. Подпункты *d* и *e* статьи 33 (1) ЮЛИС в сущности соответствуют подпунктам *a* и *b* пункта 1-бис пересмотренного Рабочей группой проекта. В пересмотренном проекте нет подпункта *f* статьи 33 (1) ЮЛИС. Следовательно, если пересмотренный проект статьи 33 будет окончательно принят Рабочей группой, то соответствующие ссылки в статье 36 могут относиться к «подпунктам *a* и b пункта [1-бис] статьи 33».

77. В статье 36 говорится, что продавец «не несет ответственности за последствия несоответствия товара» согласно конкретным положениям статьи 33. Приводимая формулировка может вызвать трудности в вопросе ее толкования. В этой статье, по-видимому, существует намерение предусмотреть, чтобы характеристики товаров, о которых покупатель был осведомлен, не представляли собой несоответствия с требованиями. Однако приведенная формулировка статьи 36 может истолковываться таким образом, что покупатель предъявляет иск в результате несоответствия товара, а не в связи с «последствиями» такого несоответствия, например, ущерба, который эти товары могут нанести другим товарам или деловым взаимоотношениям покупателя. Если Рабочая группа пожелает уточнить этот аспект формулировки статьи 36, то она могла бы рассмотреть следующую формулировку:

«Факты, относящиеся к товарам, о которых к моменту заключения договора было известно или не известно покупателю, не являются несоответствием товаров, согласно подпунктам...»

Статья 37 (WG.III) (S.10)

В случае досрочной передачи продавец сохраняет право до наступления срока доставки доставить недостающую часть или количество, либо новые товары, соответствующие договору, или устранить дефект в доставленных товарах, если только эти операции не причиняют покупателю неудобств или не вызывают чрезмерных расходов с его стороны. Однако за покупателем сохраняется право требовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 82.

Замечания

78. Указанная выше статья в том виде, в каком она принята Рабочей группой, аналогична статье 37 ЮЛИС, за исключением двух следующих изменений:

a) Начальная фраза статьи 37 ЮЛИС относится к «*установленному* сроку доставки».

Слово «установленный» снято, поскольку оно могло бы истолковываться как положение, относящееся лишь к договорам, в которых конкретно указан срок поставки.

b) Добавлено второе предложение, чтобы внести ясность в отношении того, что, если досрочная доставка в нарушение договора наносит покупателю какой-либо ущерб, покупатель может возместить эти убытки за счет продавца, хотя убытки могут не быть столь «чрезмерными», чтобы оправдывать отказ покупателя получать товары.

Статья 38 (WG.III) (S.11)

1. Покупатель должен проверить товары или организовать их проверку в короткий срок.

2. В случае перевозки товаров покупатель должен проверить их в месте назначения.

3. Если товары переотправляются покупателем без перегрузки и продавец во время заключения договора знал или должен был знать о возможности такой переотправки, то проверка товаров может быть отложена до их прибытия в новое место назначения.

4. [Методы проверки товара регулируются соглашением сторон или, при отсутствии такового, законом или обычаями места, в котором должна быть произведена такая проверка.]

Замечания:

79. Статья 38, в которой определяется срок проверки покупателем товаров, является вводной статьей к статье 39, согласно которой покупатель должен уведомить продавца о несоответствии товара в разумный срок, считая с момента, когда он обнаружил или *должен был обнаружить* это несоответствие. Согласно статье 39, в том случае, когда покупатель не уведомляет продавца в требуемый срок о несоответствии товаров, это приводит к серьезным последствиям: покупатель «утрачивает право ссылаться на несоответствие товара». Правила статьи 38 о сроках проверки дают начало периоду уведомления и имеют существенное значение.

80. Рабочая группа на своей первой сессии пришла к заключению, что согласно пунктам 2 и 3 статьи 38 ЮЛИС покупатель должен проверять товары в условиях, при которых зачастую проверка может быть неосуществимой и нецелесообразной. Особенно серьезная проблема возникает в тех случаях, когда покупатель переотправляет товары своему потребителю и когда товары упакованы таким образом, что представляется невозможным открывать контейнеры до тех пор, пока товары не прибудут на место окончательного назначения. В этой связи Рабочая группа пересмотрела проект статьи, чтобы придать бо́льшую гибкость правилам проверки товаров (Доклад о первой сессии, A/CN.9/35, пункты 109—111 *). Рабочая группа на своей третьей сессии вновь подтвердила принятый ею пересмотренный проект пунктов 1, 2 и 3 статьи 38 (Доклад о третьей сессии, приложение I, пункт 19; приложение II, пункты 70—71).

81. В пункте 4 говорится, что при отсутствии соглашения методы проверки товара регулируются «законом или обычаями *места, в котором должна быть произведена такая проверка*». Один из представителей предложил, чтобы методы проверки регулировались «законом и торговым обычаем *продавца*». Рабочая группа на своей третьей сессии постановила отложить принятие решения по четвертому пункту до следующей сессии (Доклад, приложение II, пункты 72—73).

82. При рассмотрении пункта 4 следует обратить внимание на Гаагскую конвенцию 1955 года о законе, применимом к международной купле-продаже товаров [10]. В пункте 1 статьи 3 устанавливается общее правило, указывающее на «внутреннее право страны, в которой обычно проживает *продавец* в момент получения заказа»; в пункте 2 в некоторых случаях указывается на «внутреннее право страны, в которой обычно находится *покупатель*...». Однако в статье 4 излагаются более конкретные правила, регулирующие, среди прочего, «форму, в которой *должна осуществляться* проверка товаров...». Следует отметить, что это правило в некоторой степени аналогично правилу статьи 38 (4) ЮЛИС.

83. Как уже отмечалось в замечании 2, выше, Рабочая группа пришла к выводу, что правила, касающиеся места проведения проверки товаров, должны быть более гибкими и учитывать тот факт, что во многих случаях покупатель вынужден переотправлять товар в его первоначальных контейнерах. В момент заключения договора может быть неизвестным место, где было бы целесообразно открыть товары для проверки, и определение места может зависеть от обстоятельств, возникающих в процессе переотправки и перепродажи товаров покупателем. За исключением тех случаев, когда товары представляют угрозу безопасности или здоровью, правительство страны местонахождения товара, в которой осуществляется его проверка, не проявляет большого интереса к методу проверки товаров; во многих местах, по-видимому, не определены правила, регулирующие «методы проверки» большинства видов товаров. При таких обстоятельствах методы проверки определяются скорее предположениями сторон на основе опыта совершения сделки и торгового обычая, устанавливаемого для этих товаров, нежели на основе обычая *места* проверки (см. статью 9 ЮЛИС). Едва ли какое-либо общее положение, указывающее на место проверки в качестве указателя методов проверки, будет соответствовать во всех случаях предположениям сторон или торговой практике. По-видимому, нет необходимости и нецелесообразно стремиться к созданию общего правила, на основе которого закон (или обычай) регулировали бы методы проверки. Если Рабочая группа согласится с этим аргументом, то пункт 4 можно снять.

Статья 39 (WG.III) (S.12)

1. Покупатель теряет право ссылаться на несоответствие товаров, если он не заявил о нем продавцу в разумный срок, считая с момента, когда он обнаружил или должен был обнаружить это несоответствие. Однако, если впоследствии выявится несоответствие, которое не могло быть обнаружено при проверке, предусмотренной в предыдущей статье, покупатель может сослаться на него при условии, что он сообщит об этом продавцу в разумный срок после его обнаружения. В любом случае покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товаров, если он не сообщил о нем продавцу в двухлетний срок, считая со дня передачи товаров, если только срок гарантии не является более продолжительным.

---

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть третья, 1, A, 2.

[10] См. *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том 1, глава 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.3).

2. Сообщая продавцу о каком-либо несоответствии товаров, покупатель должен указать характер этого несоответствия.

3. Если любое уведомление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, было направлено письмом, телеграммой или другим соответствующим способом, то обстоятельство, что оно задержалось или не прибыло по назначению, не лишает покупателя права ссылаться на него.

Замечания

84. Согласно этой статье, покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товара, если он не заявляет продавцу требуемым образом о несоответствии товара. Это положение отличается от правил об исковой давности (погасительных сроках). В правилах об исковой давности излагаются пределы, в которых можно возбудить судебное дело в суде. Настоящая статья требует представления заявления другой стороне; если покупатель должным образом не заявляет об этом продавцу, он утрачивает право ссылаться на несоответствие товара. Заявления, необходимые согласно этой статье, могут служить различным причинам: *i)* когда продавец узнает о том, что покупатель не удовлетворен товаром, ему предоставляется возможность заменить этот товар на соответствующий или каким-то другим образом «исправить» дефект [сравни статьи 37, 43 и 44 (1) ЮЛИС]; *ii)* получив такое уведомление, продавец имеет возможность сохранять свидетельство, подтверждающее качество товара.

85. Пункт 1 вышеизложенной статьи в той форме, в которой он был утвержден Рабочей группой на ее третьей сессии, совпадает с пунктом статьи ЮЛИС за одним исключением: в пункте 1 слова «в короткий срок» были заменены словами «в разумный срок». Отсутствие уведомления, которое требуется согласно этой статье, является серьезным обстоятельством: покупатель не может ссылаться на несоответствие товара и должен полностью заплатить цену за товар, который он считает некачественным. Было высказано мнение, что слова «в короткий срок» устанавливают слишком жесткий стандарт (см. статью 9 ЮЛИС, ставшую статьей 11 после пересмотра Рабочей группой). С другой стороны, Рабочая группа заключила, что слова «в разумный срок» являются достаточно гибкими для применения к различным обстоятельствам, в которых может потребоваться осмотр (см. Доклад, приложение II, пункты 74—78).

86. Статья 39 (1) ЮЛИС завершается предложением, в котором устанавливается предел в два года для предоставления уведомления; если дефект обнаруживается позже чем через два года после доставки, покупатель не может ссылаться на несоответствие товара. Однако в этом положении о двухлетнем сроке имеется исключение: «...если только срок гарантии не является более продолжительным». Например: продавец гарантирует, что какой-либо механизм будет работать в течение четырех лет, и дефект обнаруживается в течение четвертого года. Согласно процитированному положению двухлетний срок будет неприменим, и покупатель должен будет уведомить продавца «в разумный срок», считая с момента, когда он обнаружил или должен был обнаружить это несоответствие» [11].

87. В исследовании, представленном членом Рабочей группы (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, приложение I), предлагается заменить фразу в конце пункта 1, начинающуюся со слов «если только» следующим предложением:

> «Если несоответствие товаров составляет нарушение гарантии, упомянутой в пункте 2 статьи 35, то покупатель утрачивает право ссылаться на такое несоответствие, если он не сообщил об этом продавцу в течение [30] дней по истечении гарантийного [периода при условии, что несоответствие было обнаружено в течение этого периода]».

Если будет использована вышеизложенная формулировка, следует рассмотреть ее применение в следующей ситуации: в контракте гарантируется, что какой-либо механизм будет действовать в течение 4 лет. Как только машина доставлена, обнаруживается дефект. Является ли срок уведомления: *a)* разумным сроком после обнаружения несоответствия товара или *b)* он составляет 4 года и 30 дней после доставки? Результат *a* кажется разумным, и, возможно, намерения были такими. В таком случае было бы уместно обеспечить, чтобы это намерение было ясно выражено [12].

88. Следует отметить, что установленный статьей 39 (1) ЮЛИС предел представления уведомления в течение двух лет создает сложные проблемы при составлении формулировок, в которые должны быть включены положения о гарантиях работы. Этот предельный период двух лет может также столкнуться с положениями ста-

---

[11] Положение статьи 39 (1) ЮЛИС, начинающееся со слов «если только», можно истолковать следующим образом: если контракт гарантирует действие в течение 4 лет, уведомление должно быть представлено в течение четырехлетнего периода. Однако в формулировке статьи 39 (1) ЮЛИС, по всей видимости, не потребовалось такого толкования; оно может привести к неразумным результатам, если дефект будет обнаружен в самом конце гарантийного срока. Конечно, на практике будут иметь значение точные положения гарантии контракта. Например, гарантируется ли в контракте *a)* просто гарантированное функционирование в течение гарантийного срока или *b)* в нем также говорится, что гарантия действительна, если уведомление получено в течение этого срока? В последнем случае решающим вопросом могут быть полномочия сторон в силу соглашения изменять сроки представления уведомления, изложенные в Законе.

[12] Сравни с формулировкой статьи 10 (3) проекта конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров: срок исковой давности «...начинается со дня, когда покупатель обнаруживает или должен был обнаружить факт, на котором основывается претензия, однако не позднее дня истечения срока действия данного обязательства». ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее пятой сессии (1972 г.) (A/8717), пункт 21 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II.A).

тьи 10 проекта конвенции об исковой давности (погасительных сроках) в международной купле-продаже товаров в той форме, в которой он был принят ЮНСИТРАЛ на ее пятой сессии. В статье 10 (2) говорится:

«Срок исковой давности в отношении претензии, возникающей в результате дефекта или несоответствия, которые не могли быть обнаружены при передаче товаров покупателю, составляет два года, считая со дня, когда дефект или несоответствие были или разумно могли быть обнаружены, при условии, что срок исковой давности не будет превышать восьми лет со дня фактической передачи товаров покупателю» [13].

Следует отметить, что принципы, лежащие в основе этой статьи, направлены на обеспечение того, чтобы покупатель имел возможность осуществить свое требование с того дня, когда «дефект или несоответствие были или разумно могли быть обнаружены»— что ограничено сроком *восьми* лет со дня передачи товаров покупателю.

89. В статье 39 ЮЛИС устанавливается время, в течение которого может быть представлено уведомление продавцу, в то время как в Конвенции об исковой давности в основном говорится о сроке, в течение которого можно представить требование в суд. Вопросы, охватываемые в этих юридических документах, в техническом отношении различны, но представляется трудным сочетать принципы, лежащие в основе этих положений. Например, предположим, что дефекты в каком-либо механизме впервые обнаруживаются через три года после доставки. В статье 10 Конвенции об исковой давности выражен принцип, заключающийся в том, что покупатель должен иметь возможность осуществить свое требование. Однако согласно статье 39 (1) ЮЛИС возможность для покупателя осуществить свое требование будет призрачной, поскольку он не может представить необходимое уведомление продавцу и, таким образом, не может ссылаться на несоответствие товара.

90. Если Рабочая группа решит, что Закон о купле-продаже не должен противоречить принципам, установленным Комиссией при подготовке Конвенции об исковой давности, возможно будет рассмотреть следующие подходы: *a)* изменить текст последней фразы статьи 39 (1) ЮЛИС в соответствии с подходом, проявленным в статье 10 Конвенции об исковой давности (например, изменить слова «два года» на «восемь лет»); *b)* опустить последнюю фразу в статье 39 (1) ЮЛИС. Возможно, будет уместным оставить предельные сроки, насчитывающие установленное количество лет, в компетенции Конвенции об исковой давности; положение о сроке в два года в статье 39 (1), возможно, было включено из-за отсутствия единых правил об исковой давности [14] — эта ситуация была исправлена, поскольку Комиссия утвердила проект конвенции по этому вопросу. Если опустить последнюю фразу статьи 39 (1) ЮЛИС, это, безусловно, никак не затронуло бы требование о том, что покупатель должен заявить продавцу о несоответствии товара «в разумный срок, считая с момента, когда он обнаружил или должен был обнаружить несоответствие».

91. Пункт 2 проекта, утвержденного Рабочей группой, совпадает со статьей 39 (2) ЮЛИС, за исключением того, что Рабочая группа опустила заключительную фразу «и пригласить продавца осмотреть товар или поручить его осмотр своему представителю». Такое «приглашение» требовалось при любом несоответствии. Если эта часть положения будет опущена, очевидно, что покупатель потеряет свое право сослаться на несоответствие товара. Рабочая группа заключила, что такое «приглашение» как необходимая и неизбежная часть уведомления о несоответствии не подтверждается коммерческой практикой (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункт 79). Покупатели часто посылают уведомления о несоответствии товара неофициально и без юридических консультаций в отношении соответствующих формальностей. Таким образом, необходимость «притлашения» в каждом уведомлении может послужить в качестве технической уловки, ведущей к потере значительных прав.

Статья 40 (ЮЛИС) (S.13)

Продавец не может ссылаться на положения статей 38 и 39, если несоответствие относится к фактам, о которых он знал или не мог не знать, но не заявил об этом (Без изменений).

Замечания

92. Вышеприведенная формулировка совпадает с формулировкой ЮЛИС, она была принята Рабочей группой без изменений. Эта статья ослабляет требования об уведомлении в статьях 38 и 39, где несоответствие товара относится к фактам, о которых продавец знал (или о которых он не мог не знать) и о которых он не заявил. У продавца нет разумных оснований требовать, чтобы покупатель уведомил его об этих фактах.

Примечание: Размещение постановляющих положений о переходе права собственности; возможное дальнейшее объединение санкций ЮЛИС

[13] Там же. В статье 10 отражены изменения, сделанные Комиссией в проекте, подготовленном Рабочей группой по вопросу об исковой давности (см. A/CN.9/70, приложение I, статья 9) (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 2); и замечания по этому проекту в A/CN.9/70/Add.1 (замечания по статье 9 в пунктах 6—7). Одобренные Комиссией замечания по этому проекту конвенции содержатся в документе A/CN.9/73 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 3).

[14] По некоторым национальным правилам срок исковой давности может быть очень долгим: отмечались сроки в 10, 20 и даже 30 лет.

93. В ЮЛИС излагаются шесть отдельных групп санкций. Таким образом, предусматриваются отдельные санкции в отношении следующих основных обязательств: 1) срок поставки (статьи 26—29); 2) место поставки (статьи 30—32); 3) несоответствие товара (статьи 41—49); 4) передача документов (статья 51); 5) переход права собственности (статьи 52—53); 6) прочие обязанности продавца (статья 55).

94. Рабочая группа на ее третьей сессии объединила первые две группы из перечисленных выше групп санкций в отношении: 1) срока поставки и 2) места поставки. (Причины были кратко изложены во вступительном замечании перед статьей 24 в пунктах 27—29, выше.) Этот шаг, как видно, значительно увеличил ясность и единство, а также краткость (5 статей, 28—32, стали ненужными). Остается следующий вопрос: можно ли продолжить такое объединение?

95. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть объединение всех шести вышеуказанных групп санкций. Однако кажется преждевременным представлять этот вопрос для решения до тех пор, пока нельзя будет рассмотреть в целом основные положения об обязательствах продавца и различные санкции. Поэтому в настоящем исследовании выше воспроизводятся санкции (статьи 24—27) в отношении нарушения продавцом его обязательств по сроку и месту поставки. Эти отдельные положения могут быть либо сохранены Рабочей группой, либо укреплены и превращены в одну единообразную группу санкций, как это будет предложено в пунктах 158—176, ниже.

96. Однако не представляется возможным отложить вопрос объединения остающихся санкций в отношении нарушений со стороны продавца. Как было отмечено в пункте 93, выше, это санкции в отношении:

3) несоответствия товара (статьи 41—49); 4) передачи документов (статья 51); 5) перехода права собственности (статьи 52—53); 6) прочих обязанностей продавца (статья 55).

97. Этот вопрос частично был предусмотрен в приведенном выше, в пункте 21, предложении о том, чтобы основное положение о передаче документов, относящихся к товару (статья 50), в той форме, в какой оно было представлено членам Рабочей группы, было поставлено рядом со статьями о поставке товара в качестве статьи 23 (см. замечания к статье 23 в пунктах 21—26). Такое размещение одного основного положения, состоящего из одного предложения, сделает ненужным весь юридический раздел (раздел II) и отдельные санкции в группе 4, выше.

98. Такое объединение, видимо, также предусматривалось решением, принятым Рабочей группой на ее третьей сессии, о том, что все основные положения, к которым приложены санкции в группе 6, выше, также должны быть перенесены в объединенную группу положений о поставке товаров. Согласно этому решению, положения статьи 54 о контрактных соглашениях, которые должен заключить продавец, когда он доставляет товары покупателю, станут статьей 21 (см. замечания к статье 21, выше, в пунктах 17—18).

99. Остается рассмотреть лишь положение, являющееся средством судебной защиты, в группе 5, выше, — переход права собственности (статьи 52—53). В замечаниях, сделанных членами Рабочей группы, поддерживается мнение о том, что существует тесная связь между обязательством продавца поставить соответствующий товар и его обязательством в отношении того, что покупатель сможет оставить у себя товар и пользоваться им. Действительно, трудно найти основание для отдельных и различных положений о санкциях в отношении i) доставки пустых ящиков — или ничего не стоящего товара и ii) доставки товара, который покупатель не может оставить у себя, потому что этот товар принадлежит третьему лицу.

100. По этим причинам статьи 41—48 о санкциях за несоответствие товаров в настоящее время в исследовании не представлены, они отложены до тех пор, пока не будут представлены положения об общих обязательствах продавца. Фактически эти остальные основные положения оказываются лишь одной статьей: статьей 52 о переходе права собственности.

101. Структура ЮЛИС, которая подвергалась широкой критике за сложность и повторения, таким образом будет упрощена. Важная группа основных положений будет объединена вместе. Эти правила о том, что продавец *должен делать,* являются положениями, в которых в высшей степени заинтересованы покупатели; освобождение этих правил от сложностей повторяющихся санкций делает Закон более понятным для тех, кто в первую очередь нуждается в ясных указаниях. Такое объединение повторяющихся положений также сократит Закон — цель, в достижение которой Рабочая группа сделала свой вклад путем объединения санкции в отношении срока и места поставки (см. вступительное замечание перед статьей 24 в пунктах 27—29, выше).

102. Ниже дается объяснение пробела в номерах между статьями 40 и 52;

a) *Статьи 41—48:* Следуют за статьей 52 по причинам, высказанным в предыдущих замечаниях в пунктах 93—101.

b) Статья 49: Исключена Рабочей группой в ответ на решение ЮНСИТРАЛ (Доклад Комиссии о третьей сессии) A/8017, пункт 34 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том 1: 1968—1970 гг., часть вторая, III, A); Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, приложение I, пункт 31.

c) Статья 50: Пересмотрена и перенесена в статью 23 (см. пункты 21—26 и 97).

d) Статья 51: Отдельные положения о санкциях за непередачу документов не будут более

нужны, если основные положения статьи 50 станут частью правил раздела I. Поставка товаров (см. пункт 97, выше).

Статья 52 (Пересмотрена для того, чтобы положительно определить общие обязательства продавца) (S.14)

[1. Продавец должен поставить товары, не являющиеся объектом права или притязания какого-либо третьего лица, если покупатель не согласился принять товары, которые являются объектом такого права или притязания.]

[2. (В отношении текста второго пункта, который может быть добавлен см. пункт 108, ниже).]

Замечания:

103. Статья 52 ЮЛИС подвергалась серьезной критике (Доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии, приложение II, пункты 128—138; A/CN.9/WG.2/WP.10, пункты 71—76 * и Add.1 и приложение XIV). Рабочая группа на своей третьей сессии отложила решение по этим статьям.

104. Проблема, которая с самого начала требовала внимания, заключается в том, что в статье 52 не устанавливается общее правило или принцип в отношении обязательства продавца поставить товар, который не является объектом прав или притязаний со стороны третьих лиц. Вместо того чтобы установить обязательства продавца, статья 52 начинается с установления обязательства покупателя (пострадавшего лица) сообщить об этом продавцу и выдвинуть определенные требования. Положения статьи 52 ЮЛИС направлены либо на *a)* выполнение требования (пункт 2), либо на *b)* невыполнение требования (пункт 3). Этот подход, несмотря на его сложность, оказывается неполным, поскольку в некоторых обстоятельствах нет необходимости в требовании. Так, согласно статье 52 (1), нет необходимости в требовании, «если только продавец не знает уже» о праве или притязании третьего лица,— обстоятельство, которое представляется обычным, когда товар является объектом такого права или притязания. В ЮЛИС не предусмотрено никакого ясного правила (или санкции) для таких обстоятельств, и трудно подразумевать какое-то правило, поскольку в Законе не устанавливается общее правило или принцип о том, что товар не должен быть объектом прав или притязаний со стороны третьих лиц. Представляется ясным, что это несоответствие в Законе должно быть исправлено[15]. Пункт 1 вышеприведенного пересмотренного текста направлен на установление общего принципа, который будет соответствовать тому, что составители ЮЛИС, возможно, намеревались выразить.

105. Следующий вопрос, который требует внимания, касается цели и результатов процедуры представления требования, содержащейся в статье 52. Анализ формулировки указывает на следующее загадочное явление. Хотя права покупателя, видимо, зависят от представления им определенного требования, такое требование (в отличие от уведомления о несоответствии товара согласно статьям 28—39) не обязательно должно быть представлено «в короткий срок», в «разумный срок» или в любой другой срок. Возможно, есть веские причины, по которым срок для такого требования не устанавливается[16]. Однако без такого положения о сроке трудно понять сущность требования о том, что покупатель «должен сообщить» об этом продавцу. Если покупатель предъявляет иск на возмещение убытков на основе права или притязания какого-либо третьего лица, а продавец заявляет, что претензия недействительна, поскольку не было представлено требование, покупатель сможет после этого представить необходимые «требования» и (согласно современным процедурным соглашениям) сможет исправить свои состязательные бумаги для того, чтобы внести в них недостающий факт.

106. В поисках функций уведомления и требования со стороны покупателя к продавцу, описанных в статье 52, можно предположить, что такие уведомление и требование предупредят продавца о том, что он должен исправить дефект или, если он этого не сделает, контракт с ним будет расторгнут. Этот принцип дополнительного срока (Nachfrist) используется в других разделах ЮЛИС для обеспечения определенности в двусмысленном принципе «существенного нарушения» — это принципиальное положение обычно должно быть выполнено для расторжения контракта. Так, например, если продавец в разумный срок, установленный покупателем, не выполняет требования, это дает покупателю право расторгнуть контракт — когда продавец виновен в нарушении в отношении срока поставки [статья 27 (2) ЮЛИС], места поставки [статья 31 (2) ЮЛИС] или соответствия товара [статья 44 (2) ЮЛИС]. Однако требование, указанное в статье 52 ЮЛИС, не выполняет этой разъясняющей функции. Согласно пункту 3, покупатель может заявить о растор-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, A, 3.

[15] Проект положения, которое, по всей видимости, было направлено на решение этой проблемы, представлен на третьей сессии Рабочей группы. См. A/CN.9/62/Add.1, пункт 137.

[16] Следует вспомнить, что, согласно статье 39 ЮЛИС, «покупатель утрачивает право ссылаться на «дефект в действиях продавца, если он не заявил продавцу об этом дефекте в разумный срок». Некоторые из важных причин, требующих уведомления о дефектах в товаре (как, например, сохранение образцов товара для будущего судебного дела), не применяются к спорному праву или притязанию. Лишение покупателя всех прав, основанных на этом разделе — так что он будет вынужден платить за товар, который он не мог сохранить у себя из-за права третьего лица,— будет представляться жестким по отношению к потребности продавца в отношении уведомления.

жении контракта, если «продавец не удовлетворит это требование и *результатом этого будет существенное нарушение договора...*» В отличие от приведенных выше положений статей 27 (2), 21 (2) и 44 (2), если продавец не выполнит требования, установленного Законом, это не дает права покупателю объявлять о расторжении контракта, и права сторон будут зависеть от применения общего принципа «существенного нарушения» (статья 10).

107. Сложные правила статьи 52, хотя они открывают широкие возможности для путаницы и возбуждения судебных дел, могут быть сведены в результате анализа к незначительной по объему сути. Представляется более уместным установить обязательства продавца поставить товар, не являющийся объектом прав или притязаний в широком и положительном смысле этого слова, и применять общие санкции, когда это обязательство нарушается. Согласно последующим положениям о санкциях, если продавец не выполнит своего обязательства согласно статье 51, это (согласно статье 41) дает покупателю право получить возмещение убытков. Если покупатель устанавливает разумный срок, в течение которого продавец должен освободить товар от спорного права или притязания, и если продавец не выполнит этого, это явится существенным нарушением контракта, что даст право покупателю объявить о расторжении контракта [статьи 43—44 (R.3)].

108. В вышеизложенном обсуждении содержится предложение, ведущее к преимуществам путем сведения правил по этому вопросу к короткому общему изложению обязательства продавца — обязательства, которое будет выполняться укрепленными и объединенными положениями о санкциях. Однако можно считать, что положения о «требовании», сравнимые с положениями статьи 52 ЮЛИС, следует оставить. (По причинам, указанным в пункте 104, выше, представляется необходимым изменить формулировку статьи 52, чтобы в ней излагалось общее обязательство продавца о том, что товар будет свободен от права или притязаний третьих лиц, и чтобы таким образом ликвидировать пробел, который сейчас существует в статье 52 в отношении положений, где «требование» не является необходимым, поскольку продавец уже знает о праве или притязании третьего лица.) Существо положений о «требовании» в статье 52 будет сохранено во втором пункте, который можно сформулировать следующим образом:

Возможные добавления к пересмотренному проекту статьи 52 (S.14)

2. Если только продавец уже не знает о праве или притязании третьего лица, покупатель должен сообщить продавцу о таком праве или притязании и потребовать, чтобы в разумный срок товары были освобождены от них или чтобы другие товары, свободные от всяких прав или притязаний третьих лиц, были доставлены ему продавцом. Если продавец в течение такого срока не предпринял соответствующих действий в ответ на требование, это равнозначно существенному нарушению контракта.

109. Сделать приемлемой формулировку положения о «требовании» в статье 52 нелегко. Первое предложение, основанное на существующей формулировке статьи 52, сохраняет трудности, лежащие в основе этой формулировки: каков практический результат положения о требовании? (Другими словами, что произойдет, если требования не будет? См. пункт 105, выше). Во втором предложении приведенного выше второго пункта в пересмотренной формулировке будет излагаться значительное последствие представления требования об «исправлении дефекта и последствие того, что на такое требование не будет получено ответа: если не будет получено ответа, это будет представлять собой существенное нарушение контракта и даст покупателю право расторгнуть контракт.

110. Следует отметить следующее: 1) предложенное второе предложение изменит правило в его существующей формулировке статьи 52 (см. пункт 106, выше); 2) такое изменение приведет эту статью в соответствие с другими частями ЮЛИС [статьи 27 (2), 31 (2) и 44 (2) — принцип дополнительного срока Nachfrist], в то время как невыполнение такого требования будет являться существенным нарушением контракта; 3) положение статьи 52 ЮЛИС о том, что покупатель должен даже в случае существенного нарушения особым образом предоставить продавцу возможность исправить дефект, прежде чем расторгнуть контракт, сохранено в приведенной выше формулировке; однако это правило не соответствует защите, которую получает покупатель в случае несоответствия товара.

Раздел IV. Меры, принимаемые в связи с тем, что продавец не выполнил своих обязательств в отношении соответствия товаров, свойств и других признаков

Вступительное замечание

111. На своей третьей сессии Рабочая группа рассмотрела и представила отредактированную часть текстов статей 41—49 ЮЛИС. Эти статьи приводятся в ЮЛИС в виде раздела 1—2 — С *Санкции за несоответствие товара.* Учитывая изложенные выше причины (см. пункты 27—29, 44, выше), Рабочая группа, видимо, пожелает рассмотреть вопрос о применении этого рода санкций в отношении существенных обязательств продавца, которые не были перенесены в раздел I о поставке товара. В результате ряда мер, предпринятых Рабочей группой на ее третьей сессии, и решения ряда других вопросов поло-

жения о санкциях, содержащиеся в статье 41 и последующих статьях, должны учитывать лишь одно дополнительное существенное положение— положение, которое содержится в статье 52 ЮЛИС *о переходе права собственности.*

112. Это означает, что статья 41 и последующие статьи должны идти после статьи 52. Чтобы облегчить сравнение с первоначальными положениями ЮЛИС, статьи не были заново пронумерованы. Вместе с тем, вслед за номером статьи, согласно ЮЛИС, эти положения о санкциях приобретают второй опознавательный номер (R.1), (R.2) и т. д.

Статья 41 (WG.III) (R.1)

Если покупатель надлежащим образом уведомил продавца о несоответствии товара условиям договора, покупатель может:

a) воспользоваться правами, предусмотренными в статьях 42—46;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 82 или в статьях 84—87.

Замечания

113. Приводимое выше положение было сформулировано на третьей сессии Рабочей группы (доклад о третьей сессии, приложение I, пункт 24; приложение II, пункты 82—85). Как и статья 41 ЮЛИС, это положение служит своего рода «указателем» в отношении других статей и показывает взаимоотношение между различными видами санкций.

114. Вновь отредактированное положение весьма схоже с новой редакцией статьи 24, в которой перечисляются санкции в отношении срока и места поставки (см. замечания к статье 24, выше).

115. Если Рабочая группа решит включить положение об обязательствах продавца в отношении поставки товара, который свободен от права или притязания какого-либо третьего лица (статья 52), в положения о поставке товара, который соответствует требуемому качеству, то кажется целесообразным несколько расширить формулировку вводного предложения. Возможно, следует рассмотреть следующее:

«[1] Если продавец не сможет выполнить свои обязательства по статьям 33 (S.7) — ... (S.14) [17], то покупатель может...».

116. Следует отметить, что приводимая выше формулировка не относится к требованию об уведомлении согласно статье 39. Формулировка, которая была заимствована Рабочей группой из статьи 41 ЮЛИС, кажется, подразумевает, что уведомление следует делать в каждом случае, тогда как в статье 40 указываются конкретные обстоятельства, при которых уведомления может не быть. Можно сомневаться в том, следует ли общие правила о санкциях относить (или можно ли их относить) ко всем правилам, определяющим право покупателя в области возмещения. Однако, если будет сделан вывод, что специальная ссылка на положение об уведомлении должна быть сделана, то можно добавить второй пункт:

«2. Осуществление такого права или притязания определяется требованиями статей 39—40 [18] в отношении направления уведомления продавцу».

Статья 42 (WG.III) (R.2)

За покупателем сохраняется право требовать исполнения договора, если он не заявил о расторжении договора согласно настоящему Закону.

Замечания

117. В статье 42 (1) *a, b* и *c* указываются три случая, в которых «покупатель может потребовать от продавца исполнения договора». Это положение ЮЛИС касается основного вопроса: должен ли суд обеспечивать конкретное исполнение обязательств продавцом в отличие от определения ущерба в целях компенсации потерь покупателя за неисполнение договора.

118. На третьей сессии Рабочей группы ряд представителей высказались в том плане, что статья 42 ЮЛИС без необходимости в том ограничивает право конкретного исполнения; также была высказана мысль, что сам текст этой статьи без надобности слишком сложен (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункт 88).

119. Следует отметить, что статья 42 ЮЛИС, а также ряд других положений ЮЛИС в отношении права «требования» исполнения (см., например, статьи ЮЛИС 26, 27, 30, 34, 61 и 62), обусловливаются важной оговоркой. В статье 16 ЮЛИС обращается внимание на статью VII Конвенции 1964 года, в которой в виде приложения дается Единообразный закон. В статье VII Конвенции предусматривается, что в тех случаях, когда по Единообразному закону одна сторона «имеет право... потребовать... выполнения», то для другой стороны «...никакой суд не будет обязан вынести решение об исполнении в натуре или привести в исполнение принудительным порядком судебное решение об исполнении в натуре, за исключением случаев, когда он сделает это на основании своего права в отношении подобных договоров купли-продажи, которые не регулируются означенным Единообразным законом.»

120. В результате ряд сложных положений ЮЛИС, в которых обосновывается цель предо-

[17] Если Рабочая группа решит еще более расширить рамки положений о санкциях, то ссылки на конкретные статьи могут быть заменены словами «в соответствии с договором и существующим правом».

[18] Предполагается, что право на возмещение убытков в связи с неспособностью представить должное правооснование не устраняется из-за отсутствия уведомления. См. пункт 105, выше, и примечание к нему.

ставления права в отношении требования исполнения договора (статьи 26, 27, 30, 31, 42, 61 и 62), а также ограничения этого права (статья 25), все они означают чуть большее, чем следующее положение: «право» требования исполнения договора, по положениям ЮЛИС, регулируется законами места суда, когда в суде рассматривается данное действие [19].

121. Сложность подобных детальных правил ЮЛИС в отношении «права потребовать» исполнения договора побудили Рабочую группу исключить такие положения из статей 24—27 в отношении срока и места поставки. Вместо того, как указывается в замечаниях к статье 25, в проектах, разработанных на третьей сессии Рабочей группы, используются выражения «сохранить право в отношении исполнения договора». Та же самая формулировка применяется в приводимом выше упрощенном варианте статьи 42. Эта пересмотренная формулировка используется редакционной группой не для того, чтобы решать вопрос о том, должен ли суд обязывать конкретное исполнение договора (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункт 39).

122. Заявление, содержащееся в пересмотренной статье 42, о том, что покупатель может сохранить право исполнения договора, может вызвать некоторые трудности в истолковании, особенно в отношении дальнейшего заявления, «если он не заявил о расторжении договора согласно настоящему Закону». В соответствии с положениями ЮЛИС (и согласно редакции Рабочей группы) сообщение о расторжении договора не исключает взыскания в суде компенсации за нанесенный ущерб. [см. статью 41 (2) ЮЛИС]. Следовательно, ссылка во вторичном варианте проекта «право на исполнение», которое завершается объявлением расторжения договора, не может распространяться на право, которое может быть принудительно осуществлено в судебном порядке на основании закона о возмещении убытков. Как мы уже видели, такая формулировка использовалась не для того, чтобы ссылаться на право, которое конкретно может быть осуществлено в судебном порядке, то есть на право, обязывающее «исполнение договора». Было бы трудно найти какое-либо третье альтернативное значение для этих слов.

123. Статьи, в которых в общих чертах сообщается о мерах судебной защиты покупателя, по-видимому, должны в какой-то степени касаться средств судебной защиты в плане конкретного использования договора, то есть в том смысле, в котором это положение истолковывается в статье 42 ЮЛИС во фразе *«может потребовать* от продавца исполнения договора». Отсутствие какой-либо ссылки на такое средство судебной защиты в целом ряде статей, посвященных судебной защите покупателя, позволяет предположить, что средства судебной защиты в отношении конкретного исполнения договора были аннулированы Единообразным законом — результат, который не имелся в виду.

124. Один из основных вопросов, это вопрос о том, желает ли Рабочая группа следовать общей политике статьи 16 ЮЛИС и статьи VII Конвенции, а именно, что процедурные правила суда устанавливают внешний предел на право конкретного исполнения договора. А если это так, то следует рассмотреть вопрос о составлении нового текста статьи 42 на основе следующих положений:

Статья 42 (Альтернатива А)

1. Покупатель может требовать от продавца выполнения договора, если суд на основании законов, которыми он руководствуется, требует конкретного выполнения аналогичных договоров купли-продажи, не регулируемых Единообразным законом (см. ЮЛИС, 16 и статью VII Конвенции 1964 года).

2. Однако покупатель не имеет права требовать выполнения договора продавцом, если покупатель в соответствии с обычаем и в разумных пределах может закупить товары взамен тех, к которым относится договор [см. ЮЛИС, 25, 42 (1) *c*].

125. Альтернатива А, предложенная выше, позволит на практике получить результаты, которые в значительной степени сравнимы с результатами, получаемыми при истолковании ряда статей ЮЛИС, а также статьи VII основной Конвенции. Заново составленное положение, однако, является более гибким и простым, чем первичный вариант текста ЮЛИС, при чтении которого от читающего требовалось, чтобы он вначале усвоил ряд детальных положений, а далее узнал, что права, основанные на этих положениях, могут быть аннулированы согласно основной Конвенции.

126. Если Рабочая группа считает, что нет необходимости соблюдать правила судопроизводства в отношении конкретного исполнения, как это делается в статьях ЮЛИС, то можно рассмотреть следующий упрощенный текст:

Статья 42 (Альтернатива В)

«Покупатель не может требовать от продавца выполнения договора, если покупатель в соответствии с обычаем имеет разумную возможность закупить товары взамен тех, к

[19] В техническом плане правило более сложное: в Единообразном законе предусматривается «право» требовать исполнения договора, однако суд «не будет обязан вынести решение об исполнении в натуре или привести в исполнение принудительным порядком» такое решение, за исключением случаев, регулируемых внутренним правом. Практически это означает, что право определенного исполнения договора не больше, чем право, предусматриваемое в национальном законе. В некоторых случаях статьи ЮЛИС могут ограничивать право конкретного исполнения договора, которое предоставляется на основании правил суда, то есть в тех случаях, когда национальное право предусматривает конкретное исполнение договора, а статьи ЮЛИС этого не делают.

которым относится договор [см. ЮЛИС, 25, 42 (1) *c*]».

127. Нахождение общеприемлемого принципа в отношении права требовать исполнения договора связано с определенными трудностями. Вместе с тем нетрудно и преувеличить практическое значение такого «права». Претворение в жизнь этого права связано с задержками в результате гражданского судебного спора. Поскольку продавец, тормозящий исполнение договора, обычно выдвигает определенные на то основания — спор о необходимом качестве или о нарушении, совершенном покупателем при осуществлении платежа, то покупатель в редких случаях может предполагать, что будет принято окончательное решение со стороны суда и апелляционных судов и что в конечном счете будет обеспечено исполнение договора — в рамках сроков, необходимых для его деловых операций. Вместо этого он сможет удовлетворить свои требования через какую-либо другую фирму; если его интересам будет причинен ущерб, то он может представить свою претензию, не нарушая своей деловой деятельности [20]. Поэтому даже в правовых системах, в которых конкретное исполнение договоров теоретически возможно в обычных случаях, при судебных разбирательствах это требование редко используется. С практической точки зрения угроза в отношении претензии в связи с понесенным ущербом (и потеря доверия покупателем и другими сторонами в торговой сделке) кажется более эффективной санкцией, чем угроза действий, связанных с принудительным осуществлением исполнения.

Статья 43 (WG.III, Альтернатива C, варианты в пересмотренном виде, объединяющие статьи 43 и 44 ЮЛИС) (R.3)

1. В тех случаях, когда продавец не может выполнить свои обязательства по статьям 33 (S.7)—52 (S.14), это является существенным нарушением договора, и покупатель путем быстрого уведомления продавца может заявить о [расторжении] договора.

2. После установленного срока поставки товаров продавец может поставить любую недостающую часть или количество товаров или поставить другие товары, которые находятся в соответствии с договором, или устранить другие недостатки в выполнении своих обязательств по статьям 33 (S.7)—52 (S.14) лишь в том случае, если задержка в принятии таких мер не представляет собой существенного нарушения договора [и такие меры не причиняют покупателю неразумные неудобства или не вызывают чрезмерные с его стороны расходы].

3. Хотя тот факт, что продавец не смог выполнить свои обязательства по статьям 33 (S.7)—52 (S.14) не представляет собой существенного нарушения договора, покупатель может установить для выполнения такого обязательства дополнительный срок разумной продолжительности. Если по истечении этого дополнительного срока продавец не выполнит этого обязательства, то покупатель путем быстрого уведомления продавца может заявить о расторжении договора.

Замечания

128. Статьи 43 и 44 ЮЛИС посвящены следующему вопросу: при каких обстоятельствах покупатель имеет право отказаться принять (или держать) товары из-за их несоответствия договору? Право на отказ от товаров имеет важные правовые и практические последствия: 1) покупатель не имеет каких-либо обязательств в отношении уплаты согласованной цены [21]; 2) затраты и риск, связанные с новой продажей товаров, падают на продавца; 3) потеря, возникающая в результате падения рыночной цены, которую в соответствии с договором пришлось бы нести покупателю, теперь приходится на продавца [22]. В соответствии с положениями ЮЛИС такие права могут быть заимствованы из права «объявить договор расторгнутым» [23].

129. На своей третьей сессии Рабочая группа внимательнейшим образом рассмотрела статьи 43 и 44 ЮЛИС. Некоторые представители придерживались того мнения, что эти правила в отношении того, когда покупатель может отка-

[20] Принуждение продавца в иностранном государстве в области исполнения договора связано даже с еще большими практическими трудностями, чем те, которые существуют, когда речь идет о сторонах в той же самой стране.

[21] Претензия на ущерб, которая может использоваться с целью уменьшения или погашения обязательства об уплате цены, разумеется, не зависит от права отказываться принимать (или держать) товары.

[22] Следует отметить, что последствия 2 и 3 вытекают из вывода о том, что покупатель не несет никаких обязательств в отношении уплаты согласованной цены.

[23] Расторжение ipso facto (то есть расторжение, которое происходит без объявления об этом) не предусматривается в положении ЮЛИС при изложении условий о несоответствии товаров. Об изъятии положения о расторжении договора ipso facto в других статьях см. замечания к статье 25. Рабочая группа поставила в скобках слово «расторгнутый», с тем чтобы указать, что некоторый другой термин, например «аннулирован», может быть предпочтительнее (см. замечание в пункте 38 к статье 25).

В некоторых случаях в положениях ЮЛИС делается ссылка на право покупателя «отказываться» от поставки [см. положения ЮЛИС, правило 29 (ранняя поставка); 92 (сохранение товаров)]. Одна из проблем, которая выдвигается в ЮЛИС,— это проблема о том, может ли покупатель *a*) отвергнуть товары с дефектом и *b*) потребовать, чтобы продавец поставил товары, соответствующие условиям. В различных положениях ЮЛИС противопоставляется «расторжение договора» положению, «требующему исполнения» договора. См. правила 24 (1) *a* и *b* ЮЛИС; 25; 30 (1); 41 (1) *a* и *b*; 42 (2); 44 (2). Такое противопоставление является целесообразным в плане общего рассмотрения, но связано с трудностями в области практического применения, особенно поскольку решение в отношении отказа возможно и его не требуется принимать немедленно и задолго до того, как покупатель может установить, сможет ли он добиться успеха в принуждении продавца к исполнению договора путем поставки товаров заменителей. В большинстве случаев, если не во всех, эти практические проблемы решались путем пересмотра на временной основе, проводимого Рабочей группой.

заться от приема товаров, являются очень сложными и трудно выполнимыми, и что некоторые из положений кажутся неосуществимыми и лишними (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункты 99—100). Редакционная группа подготовила три альтернативных варианта основных положений этих статей. Рабочая группа отложила дальнейшее рассмотрение этих статей до ее следующей сессии (там же, пункт 105). Эти три альтернативных проекта (обозначенных как проекты А, В и С) можно найти в докладе Рабочей группы (приложение I, пункт 26).

130. Важный вопрос о политике, который рассматривался Рабочей группой, можно проанализировать в контексте следующего примера.

Большой по размеру и дорогостоящий станок, поставляется покупателю в указанный в договоре срок поставки. После установки этого станка обнаруживается, что станок не работает в связи с обнаруженным дефектом в одной из его деталей. Продавец предлагает заменить испорченную деталь в пределах одной недели. Без замены испорченной детали (которую лишь продавец в состоянии поставить) станок является бесполезным для покупателя. Однако задержка срока в одну неделю имеет сравнительно небольшое значение для покупателя. В отношении тех фактов, когда дефект (в случае ремонта) является настолько серьезным, что это представляет собой существенное нарушение, вопрос ясен, но когда задержка, связанная с ремонтом, не будет представлять собой существенного нарушения, может ли покупатель объявить договор расторгнутым?

131. В соответствии с положениями статьи 43 ЮЛИС ответ на этот вопрос содержится в правиле 43 (1) ЮЛИС, где говорится, что покупатель может объявить договор расторгнутым «если несоответствие товара, равно как и непоставка в установленный срок, являются существенными нарушениями договора». В вышеприведенном примере задержка сроков в одну неделю в поставке станка, что находилось в соответствии с договором, не представляет собой существенного нарушения договора и, следовательно, в этом случае нет одного из существенных факторов для того, чтобы было основание аннулировать договор.

132. Следует отметить, что вышеупомянутое положение статьи 43 ЮЛИС основывается на тезисе о том, что при оценке серьезности нарушения договора продавцом необходимо учитывать положение в целом и что практически невозможно отделить вопрос о несоответствии товаров от срока исполнения договора. Тот же самый принцип иллюстрируется в статье 44 (1) ЮЛИС, где говорится о том, что «в случаях, не предусмотренных в статье 43» (то есть в тех случаях, когда или несоответствие товаров или задержка в их поставке не представляют собой существенное нарушение договора) продавец «сохраняет за собой право после установленного срока поставки товаров» на «устранение» недостатка в товарах. (Это может быть сделано путем поставки недостающих товаров, путем замены соответствующих товаров или путем устранения недостатков — при условии, что эти операции не причиняют покупателю неудобств или неразумных расходов.)

133. Следует отметить, что в статьях 43 и 44 (1) ЮЛИС предусматривается единая оценка серьезности нарушения, допускаемого продавцом, в свете как несоответствия товаров, так и задержки в связи с выполнением договора. Такой единый подход следует всячески поощрять. Верно, что, как отмечали некоторые представители, составление проекта — является очень сложным вопросом (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункты 93—94). Вместе с тем, сложность возникает в результате того, что в статьях ЮЛИС в одном месте говорится о мерах в связи с задержкой в исполнении договора (статья 24 и последующие статьи), а в другом месте — о мерах в связи с несоответствием товаров (статья 4 и последующие статьи). Это совпадение и детали вопроса в статьях 43 и 44 частично возникают в связи с необходимостью найти общие связующие звенья между этими двумя частями системы судебной защиты положений ЮЛИС. До тех пор пока отдельные меры судебной защиты будут предусматриваться в связи с задержкой в исполнении договора и несоответствием товаров, такие связующие звенья необходимы. Как показывает приведенный выше пример, реальное решение в отношении расторжения договора требует единого рассмотрения двух элементов всей ситуации: серьезности обвинения в несоответствии и времени, необходимого для исправления положения. Такой подход находит отражение в альтернативных проектах, подготовленных Рабочей группой[24], и в несколько измененном варианте альтернативы С, которая была воспроизведена выше.

134. В этом проекте укрепляются положения статей 43 и 44 ЮЛИС. Как уже отмечалось, эти две статьи посвящены одному вопросу: при каких обстоятельствах покупатель может отказаться от принятия (или сохранения) товаров, поскольку они не соответствуют договору (то есть может ли он «объявить договор расторгнутым»). Попытка, которая делается в ЮЛИС, провести рассмотрение этого вопроса между двумя статьями, требует внутреннего взаимного учета и приводит к тексту, который, по мнению Рабочей группы, является слишком сложным.

[24] См. Доклад о третьей сессии, приложение I, пункт 26. Рассмотрение обоих моментов, то есть срока поставки и несоответствия, является предметом рассмотрения в альтернативе В [статья 43 (1) и статья 44 (2) *а*], а также в альтернативе С [статья 43 (2)]. Тот же самый единый подход, кажется, подразумевается и в альтернативе А, когда в ней предусматривается, что покупатель может объявить договор расторгнутым, *«если поставка»* товаров, которые не соответствуют условиям договора, будет представлять собой существенное нарушение договора. Общая ссылка на «поставку» может широко истолковываться как фактор, включающий все аспекты поставки (то есть как срок поставки, так и качество), или как фактор, который относится лишь к плохому качеству товаров.

135. В первом пункте вышеупомянутого текста делается попытка продемонстрировать основное правило в простых и общих выражениях. Ссылка на то, что по указанным статьям не были исполнены обязательства (вместо того чтобы ссылаться на несоответствие товаров), решает сразу две трудности: *a)* сложность ссылки на статью 43 ЮЛИС в отношении взаимосвязанных проблем срока поставки и несоответствия; *b)* укрепление положения о передаче прав собственности (статья 52) статьями о недостатках в товарах[25].

136. Второй пункт построен на положениях статьи 44 (1) ЮЛИС. Те же формулировки используются и в альтернативе В [статья 43 (1)] и в альтернативе С [статья 43 (2)][26]. В конце пункта приводятся два условия, когда покупатель может не заниматься «устранением» результатов неправильной поставки после срока поставки товаров. Первое положение — это когда задержка в поставке представляет собой существенное нарушение договора — требование, которое оговаривается в статье 43 ЮЛИС. Второе положение — это когда более позднее «устранение недостатка» создает для покупателя неудобства или приводит к расходам — требование, которое оговаривается в статье 44 (1) ЮЛИС[27]. Это второе требование, вероятно, дублирует первое: если позднее исполнение договора приводит покупателя к «неразумному неудобству или неразумным расходам», то задержка предположительно будет представлять собой «существенное нарушение договора»[28]. В результате заключительная формулировка предложенной статьи 43 (2) ставится в квадратные скобки. С другой стороны, Рабочая группа может прийти к выводу, что это второе требование должно быть сохранено с тем, чтобы еще больше акцентировать внимание на ограниченных возможностях «устранения недостатка» покупателем — особенно в тех случаях, когда требуется замена или устранение недостатков у товаров, уже поставленных покупателю[29]. Однако даже если это второе требование будет сохранено, то предполагается, что в пункте 2 предложения дается более ясное изложение норм, регулирующих «устранение» неправильного исполнения договора по сравнению с нормами положений, распределенных между статьями 43 и 44 (1) ЮЛИС.

137. Третий пункт предложенного нового проекта, построенного на основе статьи 44 (2) ЮЛИС, сохраняет существо одного из самых важных и эффективных положений ЮЛИС: возможность, которая предоставляется стороне, оказавшейся перед фактом нарушения договора, определить обстоятельства, в которых более позднее исполнение договора будет приемлемым. Этот принцип Nachfrist также используется в статье 27 (2) ЮЛИС (срок поставки) и 31 (2) (место поставки); эти положения были укреплены Рабочей группой в пересмотренном проекте статьи 26 (2), выше. Этот принцип излагается в каждом из трех альтернативных проектов статей 43 и 44 и, кажется, получил одобрение со стороны Рабочей группы. Предложенный новый проект почти полностью повторяет формулировку ЮЛИС 44 (2), за исключением положения о разъяснении взаимоотношения, существующего между этим положением и предшествующими положениями, в нем также не отражены другие решения, принятые Рабочей группой[30].

138. В пункте 3 можно рассмотреть следующее изменение. Следует отметить, что статья 33, после того как в ней излагаются нормы проверки соответствия товаров условиям договора в пункте 2, гласит: «разница в количестве, недостача части товара, разница в качестве или какой-либо особенности товара не принимаются во внимание, если они незначительны». В замечаниях к статье 33 отмечается, что это положение имеет сомнительную ценность в тех случаях, когда покупатель требует возмещения финансовых убытков (или уменьшает цену) в отношении весьма незначительной суммы, которая соответствует небольшому отклонению от условий договора. (Например, продавец обещал поставить покупателю 1 000 бушелей пшеницы, но поставил лишь

---

[25] См. пункты 93—110, выше. В интересах простоты в пересмотренном проекте говорится, что уведомление должно быть сделано «быстро» и при этом не добавляется, что его следует делать «после того как покупатель установит или ему следовало бы установить» факты, представляющие собой нарушение обязательств продавца. Существо этого положения, видимо, вытекает из определения о том, что это надо сделать «быстро», в статье 11 ЮЛИС, которая, после ее редакции Рабочей группой, требует проведения мер «в наиболее краткий по возможности срок в данных обстоятельствах». См. также статью 38 о времени проверки.

[26] По вышеупомянутым причинам, указанным в сноске 24, такой же результат может быть очевиден в альтернативе А.

[27] Тот факт, что положения ЮЛИС разбиты между двумя различными статьями в отношении одной и той же проблемы, является одной из причин, которая привела к критике в том плане, что эти положения являются слишком сложными для того, чтобы их можно было практически осуществить.

[28] Рабочая группа не завершила свою работу в отношении определения «существенного нарушения договора» в статье 10 ЮЛИС. Однако кажется вероятным, что при любом возможном определении задержка в выполнении договора, которая приводит к неразумному неудобству или расходам для покупателя, будет представлять собой существенное нарушение договора.

[29] Стилистически было бы проще эти ограничения представить следующим образом: «...если задержка в принятии таких мер *составляет...*» и т. д. Выражение *«но лишь если»*, однако, может казаться более предпочтительным, чтобы подчеркнуть значение этих ограничительных мер в отношении устранения «недостатка».

[30] В новом проекте нет ссылки на пункт, «требующий исполнения договора». О принятии решений Рабочей группой см. замечания к статье 25 и 42, выше. В отношении трудностей, возникающих в связи с концепцией снижения цены — иного средства, чем требование о возмещении убытков см. Доклад о третьей сессии, приложение II, пункты 109—115 и замечания к статье 46, ниже. В альтернативе А, которая была представлена Рабочей группой на третьей сессии, в статье 44 (1) говорится, что принцип Nachfrist был несколько более прямой и ясный, чем принцип в ЮЛИС. Однако сомнительно, достаточно ли стилистического преимущества для оправдания отказа от формулировки, принятой в ЮЛИС. (Следует отметить, что в альтернативе А, так же как и в вышеупомянутом предложении, не делается ссылки «на требование» исполнения и уменьшения цены).

999) (См. примечание 8 к пункту 61, выше). С другой стороны, данное положение может быть полезным, чтобы не допустить того, чтобы покупатель уклонялся от договора (иногда весьма строгое и бесполезное средство) в тех случаях, когда нарушение договора является тривиальным.

139. Согласно статье 44 (2) и соответствующему положению пункта 3 вышеупомянутого вновь сформулированного проекта, если покупатель представляет уведомление типа Nachfrist, то, очевидно, что продавец должен обеспечить правовое исполнение договора в рамках определенного разумного срока; если исполнение затем каким-либо образом не соответствует условиям договора, то будет казаться, что покупатель может «объявить договор расторгнутым».

140. Имеются веские основания в поддержку процедуры, установленной в статье 44 (2) ЮЛИС (и в пункте 3 пересмотренного нового проекта), когда покупатель может дополнить гибкие нормы в отношении «существенного нарушения» путем уведомления, в котором бы предоставлялся дополнительный разумный срок для исполнения договора. Однако правило о том, что лишь правовое исполнение после такого уведомления может помешать расторжению договора, может показаться слишком строгим. В настоящее время предусматривается некоторое небольшое изменение с помощью цитированного выше положения 33 (2) ЮЛИС. Однако, как уже отмечалось, трудно понять, почему это положение следует распространять на требование о возмещении убытков (или уменьшении цены). По этим причинам, пожалуй, было бы целесообразно перенести существо формулировки 33 (2) ЮЛИС в конец пункта 3 вышеупомянутых статей 43 и 44. Если это будет казаться желательным, то в конце пункта 3 можно добавить следующую фразу: «такое заявление не может основываться на различии в количестве товара, нехватке части товаров или на основе качества или свойства, которые, как это вполне очевидно, не являются значительными». Если будет такое решение, то статью 33 (2) следует, разумеется, изъять.

141. Член Рабочей группы представил исследование, направленное на решение вопроса, предусматривающее необходимость таких положений, которые бы посвящались вопросам гарантии исполнения. Такое исследование представлено в документе A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, приложение I. Положения, содержащиеся в этом исследовании, были рассмотрены выше в связи со статьями 35 и 39. См. пункты 68 и 87, выше. В этом исследовании также предлагается, чтобы статья 43 была дополнена следующим пунктом:

«В случае замены или устранения недостатка в дефектных товарах или в дефектных частях товаров в соответствии с гарантией, упоминаемой в пункте 2 статьи 35, срок гарантии должен быть продлен на время, в течение которого товары не использовались в связи с обнаруженным дефектом».

142. В вышеупомянутом предложении фраза «в соответствии с гарантией, упоминаемой в пункте 2 статьи 35» относится к пункту, который в вышеупомянутом исследовании квалифицируется как пункт, дополняющий статью 35. Это предложение цитируется и рассматривается в пунктах 68—72, посвященных статье 35. При рассмотрении предложенного добавления к статье 43 следует уделить внимание и вопросу о том, является ли данное предложение в том виде, в котором его проект оформлен, непосредственно связанным с правом покупателя объявить договор расторгнутым — вопрос, который, кажется, является основным для статей 43 и 44. Вместо этого предложенная формулировка, кажется, касается длительности «срока гарантии», то есть срока, который будет оговорен в договоре о купле-продаже.

Статья 45 (ЮЛИС) (R.4)

1. Если продавец передал только часть или недостаточное количество товара, или если только часть переданного товара соответствует договору, то применяются положения статей 43 и 44 в том, что касается недостающих или несоответствующих части или количества товаров.

2. Покупатель может заявить о полном расторжении договора только в том случае, если неполное исполнение договора или исполнение не в соответствии с договором являются существенным нарушением договора. (Без изменений.)

Замечания

143. Рабочая группа решила принять эту статью ЮЛИС без изменений (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункты 107—108).

144. В этой статье рассматриваются две проблемы, представляющие значительную практическую важность, по которым национальные правила расходятся. Первая проблема состоит в том, может ли покупатель отказаться принять или хранить товары в меньшем количестве, чем это предусмотрено в контракте. Согласно формулировкам ЮЛИС вопрос состоит в том, может ли покупатель «расторгнуть договор» по отношению только к части контракта[31]. На этот вопрос дается положительный ответ в пункте 1 статьи 44. Наиболее важное применение этого пункта

[31] В ЮЛИС, как и в определенных других юридических системах, этот вопрос запутывается тем фактом, что коммерческий акт отказа принять или хранить дефектные товары описывается концепцуальным термином «расторжение договора». Этот подход иногда приводит к такой точке зрения, что логика запрещает «расторжение договора» только для части товаров. Конечно «расторжение» договора за нарушение в действительности не означает «расторжения» договора в полном смысле этого слова, поскольку продавец несет ответственность за нарушение контракта (см. статьи 24 и 41).

имеет место, когда «только часть переданного товара соответствует договору». Используя это положение, покупатель может отказаться принять (или хранить) несоответствующие товары, сохранив остальные; его право на расторжение контракта в отношении несоответствующих товаров определяется общими правилами по расторжению, содержащимися в статьях 43 и 44. (Если Рабочая группа решит объединить эти две статьи, ссылка в статье 45 (1) будет изменена.)

145. Во втором пункте статьи 45 рассматривается вопрос о том, оправдывает ли частичная поставка товаров покупателя, когда он заявляет, что он не примет остающуюся часть[32]. В пункте 2 указывается, что покупатель может «заявить о полном расторжении договора» согласно общим правилам о существенном нарушении договора»[33].

Статья 46 (ЮЛИС) (R.5)

[Покупатель, который не получил исполнения по договору и не заявил о его расторжении, может уменьшить цену пропорционально уменьшению стоимости из-за несоответствия товара по сравнению со стоимостью товара в момент заключения договора.]

Замечания

146. На третьей сессии члены Рабочей группы отметили несколько трудностей, связанных со статьей 46 ЮЛИС в отношении как содержания, так и формы (Доклад, приложение II, пункты 109—114). Рабочая группа пришла к заключению, что решение по статье 44 необходимо отложить, и обратилась с просьбой к Секретариату представить исследования по этой статье на текущей сессии (там же, пункт 115).

147. Первой проблемой, с которой столкнулись при изучении статьи 46, являются взаимоотношения между этой статьей и общими правилами ЮЛИС в отношении возмещения убытка за нарушение контракта. В статье 41 ЮЛИС заявляется, что, даже если покупатель «уменьшает цену», он «может также потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82 ...»[34]. Взаимосвязь между этими двумя положениями едва ли ясна.

148. Один предварительный вопрос состоит в том, является ли статья 46 основанием для положительной претензии против продавца. Согласно этой статье «покупатель может уменьшить цену». Это выражение позволяет предположить, что эта статья ограничивается сокращением, производимым покупателем для того, чтобы уменьшить свое обязательство в отношении цены, которую он еще не уплатил. Покупатели часто уплачивают цену до того, как они получают товар. (Обычно контракт предусматривает выставление покупателем аккредитива до отгрузки товаров продавцом; продавец получает платеж по аккредитиву при представлении оговоренных документов, включая коносамент. Если покупатель не уплатил за товары, пойдет ли ему на пользу статья 46, когда он выдвинет иск против продавца по возмещению убытков, возникших в связи с несоответствием товаров? Как мы видели, формулировка статьи 46 («покупатель может уменьшить цену») подразумевает, что статья не применяется к положительным претензиям. Это ограничение было бы уместным, если бы статья содержала те же стандарты измерения, что и для возмещения убытков после уплаты цены. Однако, как мы увидим, это не так, и результатом является то, что значительное различие в правах сторон зависит от того, заплатил или не заплатил покупатель цену до того как он узнал о дефекте.

149. Стандарт статьи 46 ЮЛИС для измерения потерь покупателя состоит в следующем: цена уменьшается «пропорционально уменьшению стоимости из-за несоответствия товара по сравнению со стоимостью товара в момент заключения договора». Этот стандарт имеет особую важность в тех случаях, когда уровень цен изменяется между временем заключения договора и временем поставки товаров. Например, предположим, что в январе стороны заключили договор о продаже 1000 бушелей кукурузы № 1 по 1 долл. за бушель; кукуруза должна быть поставлена в июне. Ко времени поставки рыночная цена кукурузы № 1 поднялась до 2 долл. за бушель. Кукуруза, поставленная продавцом, не соответствует требованиям контракта, поскольку ее качество достигает только № 3. При высоком уровне цен в июне кукуруза № 3 продается по 1 долл. 50 центов, что на 25 процентов меньше стоимости кукурузы № 1. Согласно статье 46, продавец может сократить цену «пропорционально», поскольку стоимость товаров уменьшилась из-за несоответствия товаров; соответственно окажется, что сокращение будет составлять 25 процентов от 1 долл. или 25 центов на бушель[35].

150. Являются ли результаты, которые возникают из довольно сложной формулы, устанавливаемой статьей 46, совместимыми с приемлемыми принципами измерения убытков за нарушение

[32] Расторжение в отношении будущих партий определяется статьей 75 ЮЛИС.

[33] См. статью 10 ЮЛИС.

[34] Статья 41 (2) ЮЛИС также относится к убыткам, возмещаемым согласно статьям 84—87. Эти статьи относятся к возмещению убытков в тех случаях, когда контракт расторгается, и поэтому они не связаны с этим вопросом: в статье 46 специально говорится, что сокращение цены не может быть произведено, когда покупатель «заявил о расторжении договора».

[35] В статье 46 говорится о пропорциональности в тех случаях, когда «стоимость товара *в момент заключения договора* была уменьшена» несоответствием. На практике эту формулировку применять несколько затруднительно. Обычно несоответствие будет неизвестно обеим сторонам во время заключения договора и будет установлено (как в приведенном примере) только по прибытии товаров. Этот пример основывается на предположении (для которого в конкретных случаях, конечно, понадобятся доказательства), что, если кукуруза № 3 продается на 25 центов дешевле, чем кукуруза № 1 при уровне цен в 2 долл., такая же процентная скидка будет также применяться к уровню цен в 1 долл.

контракта? Один такой принцип состоит в том, что в практически возможных размерах пострадавшая сторона должна оказаться в том же положении, в котором она оказалась бы при выполнении договора. Как кажется, этот принцип применяется в отношении претензий по убыткам по статье 82. Статья 46, возможно, не полностью соответствует этому принципу. В приведенном выше примере, если бы кукуруза № 1 была поставлена, покупатель получил бы кукурузу стоимостью 2 долл. за бушель[36]. Вместо этого он получил кукурузу стоимостью 1 долл. 50 центов за бушель и претензию (или сокращение цены) в 25 центов. Это будет на 25 центов меньше стоимости, которая явилась бы результатом полного исполнения договора. Однако более важной проблемой является разработка различных методов установления достоверности претензии покупателя.

151. Результаты применения формулировки статьи 46 также, видимо, не соответствуют другим частям ЮЛИС. По фактическому материалу примера (полагая, что поставка кукурузы № 3 составляет существенное нарушение контракта) покупатель может отказаться принять кукурузу — то есть «расторгнуть договор». В этом случае, согласно статье 14 (1) ЮЛИС, он может возместить убытки, «равные разнице между ценой, предусмотренной в договоре, и рыночной ценой на день расторжения договора». Поскольку расторжение договора обычно происходит после прибытия товаров (и после подъема цены до 2 долл. за бушель), покупатели могут получить «текущую цену» в 2 долл. за вычетом контрактной цены в 1 долл. Таким образом, покупатель полностью использовал бы подъем цен, чего формулировка статьи 46 ЮЛИС ему сделать не позволяет. Следовательно, покупатели в положении, подобном приведенному в этом примере, поступили бы разумно, «расторгнув договор», а не приняв товары, уменьшив цену (или выставив претензию). Расторжение контракта обычно связано с потерями из-за стоимости ретранспортировки и сбыта товаров. Следовательно, кажется неразумным создавать систему санкций, которая поощряет такое «расторжение».

152. Приведенный выше анализ позволяет предположить, что отдельные стандарты для измерения претензии покупателя не должны устанавливаться в статьях 46 и 82. Если стандарт «пропорционально стоимости» статьи 46 считается правильным, он должен быть включен в статью 82 таким образом, чтобы обоснованность претензии не зависела от постороннего вопроса уплаты продавцом цены[37]. Предполагая, что будет существовать только один стандарт для оценки претензий покупателя в связи с несоответствием товаров (например, статья 82 в том виде, в котором она содержится в ЮЛИС, или в пересмотренном виде), можно изменить статью 46 следующим образом:

Статья 46 (Альтернатива А)

Покупатель [известив продавца о своем намерении сделать это] может вычесть все или любую часть убытков, возникших в связи с любым нарушением договора, из любой части цены, оговоренной в этом договоре.

Статья 47 (ЮЛИС) (R.6)

Если продавец товаров, не определенных родовыми признаками, предъявил покупателю большее количество, чем то, которое предусмотрено договором, покупатель может не принять или принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель отказывается принять большее количество, от продавца может быть потребовано возмещение убытков, предусмотренных в статье 82. Если он принимает все или часть количества, которое превышает договор, он должен уплатить за него по цене договора. (Без изменений.)

Замечания

153. Приведенное выше положение не отличается от статьи 47 ЮЛИС, которую Рабочая группа приняла без изменений (Доклад о третьей сессии, приложение I, пункт 29).

154. Упоминание о «товарах, не определенных родовыми признаками», относится к сделкам, в которых индивидуально определенные товары не были названы во время заключения договора. [См. различие между запродажами «индивидуально определенных» и «не определенных родовыми признаками» товаров в ЮЛИС 42 (1) *b* и *c*. Сравни ЮЛИС 23 (2) и 98]. Таким образом, как кажется, применима статья 47, хотя продавец после заключения контракта выделил на этот контракт индивидуально определенные товары [ЮЛИС 19 (3) и 98 (2)]; если эту статью сделать не применимой к таким положениям, то это лишит положение большей части его важности. Если это толкование правильно, статья будет в основном иметь то же значение и будет освобождена от трудной проблемы толкования, если опустить слова «не определенных родовыми признаками» по отношению к товарам.

---

[36] Покупатель, конечно, получает выгоду от возросшей цены, но это свойственно для договоров с фиксированными ценами; возможность получения выгоды от повышения цен сопровождается возможностью потери от понижения цен. В тех случаях, когда вероятны резкие изменения цен, коммерсанты иногда страхуются от возможности приобретения или потерь контрактов по «хеджированию». Ответственность по контрактам по «хеджированию» делает тем более важным наличие компенсирующей защиты от изменений цен другой стороны по контракту запродажи.

[37] Также трудно понять, почему, согласно статье 46 ЮЛИС, у покупателя не должно иметься право вычесть убытки за несоответствие товаров, когда покупатель «получил исполнение продавца по договору». «Исполнение», конечно, не означает исполнения в соответствии с контрактом, поскольку это понимание сделает упоминание о «недостаточном соответствии» бессмысленным. Если «исполнение» понимается как поставка товаров, этот раздел теряет также всякий смысл.

155. Статья 47 рассматривает право покупателя отказаться от «большего количества». Часто невыгодно отказываться только от избытка — как в тех случаях, когда продавец составляет один коносамент, покрывающий всю отгрузку в обмен на оплату всей отгрузки. В таких случаях вопрос, очевидно, будет состоять в том, является ли составление одного коносамента существенным нарушением, которое оправдает «расторжение договора» по всей поставке (см. статью 43, выше).

Статья 48 (ЮЛИС) (R.7)

[Покупатель может осуществить права, упомянутые в статьях 43—46, до срока поставки, если ясно, что товар, который должен быть передан, не соответствует договору.]

Замечания

156. Рабочая группа на третьей сессии отметила, что статья 48 ЮЛИС тесно связана с положениями о предполагаемом нарушении, которые содержатся в статьях 75—77 ЮЛИС. Соответственно было решено отложить решение по статье 48 до тех пор, пока Рабочая группа не рассмотрит статьи 75—77 (Доклад о третьей сессии, приложение II, пункты 117—120).

Решения по статьям 49—55

157. Ниже в кратком виде приводятся решения, принятые или предложенные в отношении остающихся статей главы III:

a) Статья 49: Это положение об ограничении действий было опущено Рабочей группой в ответ на решение ЮНСИТРАЛ (см. пункт 102*b*, выше).

b) Статья 50: Это положение о представлении документов пересматривается и переносится в статью 23 (см. пункты 21—26 и 97, выше).

c) *Статья 51:* Эти отдельные санкции в отношении представления документов, как кажется, будут опущены и статья 50 будет перенесена в статью 23.

d) *Статья 52:* Это положение об обязанности продавца передать право собственности (S.14) пересмотрено и помещено перед санкциями статей 41 и далее (см. пункты 93—101, выше).

e) *Статья 53:* Эта статья сходна со статьей 34, которую Рабочая группа решила опустить (см. Доклад о третьей сессии, приложение II, пункты 56—61 и замечания выше, в пунктах 62—64. Возможно, решение Рабочей группы по отношению к статье 34 также будет применимо в статье 53.

f) *Статья 54:* Смысловая часть статьи 54 была перенесена в статью 21 в редакции, данной на третьей сессии Рабочей группы. [Статья 54 (1) ЮЛИС стала статьей 21 (1) (первое предложение); статья 54 (2) ЮЛИС стала статьей 21 (2).]

g) *Статья 55:* Эти санкции, применимые к статье 54, станут ненужными в результате вышеупомянутого решения в отношении статьи 54.

Свод санкций, к которым может прибегнуть покупатель во всех случаях нарушения договора продавцом

158. Приведенное выше рассмотрение отдельных статей потребовало предварительного анализа шести групп санкций, изложенных в главе III ЮЛИС (см. пункты 93—101, выше). Как уже отмечалось, Рабочая группа на своей третьей сессии объединила отдельные санкции в отношении даты исполнения и места исполнения (пункты 27—29, выше). Решение Рабочей группы объединить положения, касающиеся договоров о перевозке, и связанные с ними положения, касающиеся поставки (пункты 17—18, выше), а также предложенная при этом и тесно связанная с ними пересмотренная классификация (пункты 21—23, 93—101, выше), избавляют от необходимости в трех дополнительных группах санкций. В результате остаются две группы санкций: 1) санкции за неисполнение продавцом некоторых обязательств в отношении поставки (статьи 24—27 в пунктах 27—56, выше); 2) санкции за невыполнение поставки согласованных товаров и передачи товарораспорядительных документов (статьи 41—46 в пунктах 111—152, выше).

159. Указанное объединение отдельных положений привело к большему единообразию и значительно упростило структуру по сравнению с ЮЛИС. Тем не менее проблемы по-прежнему продолжают существовать вследствие сохраняющегося деления на 1) невыполнение поставки (включая нарушение сроков) и 2) несоответствие товара.

160. Как упоминалось в анализе отдельных статей, эти две области частично совпадают. Например, если продавец поставил только часть товаров, непоступление оставшейся части может расцениваться или как 1) невыполнение поставки (или задержка) этих товаров (статья 20 и последующие статьи), влекущие за собой санкции в соответствии со статьей 24 и последующими статьями, или 2) несоответствие поставки (статья 33: «лишь часть товара»; «меньшее количество товара»), влекущее за собой санкции в соответствии со статьей 41 и последующими статьями. Рабочая группа предприняла шаги для уменьшения различий между этими двумя группами санкций и предложенными при этом дальнейшими мерами (пункты 44—51, выше). Однако не все расхождения были ликвидированы; в результате по-прежнему сохраняется возможность судебных споров, которые могут возникнуть в связи с проблемами классификации. Помимо этого, анализ статей 43 и 44 показывает, что как проблему несоответствия товара, так и проблему нарушения сроков исполнения (при проведении ремонта или при поставке товаров-

заменителей) следует рассматривать на единой основе в свете общей ситуации, с которой сталкиваются обе стороны (см. пункты 132—133, выше).

161. По этим причинам Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о разработке единого свода санкций, применимого к нарушениям торгового договора со стороны продавца. Если бы это было сделано, можно было бы последовательно изложить все основные обязанности продавца (перечисленные при этом в S.1—S.14), за которыми последует единый свод санкций.

162. Для облегчения рассмотрения такой возможности ниже приводится предварительный проект. Проект точно отражает существо и форму двух сводов санкций, рассмотренных Рабочей группой на ее третьей сессии. Для облегчения справок статьи сводного проекта обозначены теми же номерами, что и санкции за нарушения в отношении несоответствия товара (статья 41 и последующие статьи). Связь нового свода санкций и санкций за нарушения в отношении невыполнения поставки товара (статья 24 и последующие статьи) отмечается в сносках, приводимых после этих положений.

Предварительный проект свода санкций, применимых к большинству случаев нарушения торгового договора со стороны продавца

Статья 41 (R.1)

В тех случаях, когда продавец не может выполнить какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему Закону, покупатель может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 42—46;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статье 82 или в статьях 84—87.

Замечания

163. Этот проект объединяет аналогичные положения статей 24 и 41. Курсив применяется с тем, чтобы ни одно из обязательств продавца не оказалось за пределами этого единообразного свода санкций.

164. В статье 24 (3) ЮЛИС предусматривается, что продавец не может просить у судьи или у арбитра о предоставлении ему льготного срока. В связи с санкциями за несоответствие товара такое положение не предусмотрено (статья 41 и последующие статьи), несмотря на то что, когда продавец пытается устранить недостаток в доставленных несоответствующих товарах [статья 44 (1) ЮЛИС], возникает проблема нарушения сроков. Тот факт, что статья 24 (3) не получила всеобщей применимости, можно считать оплошностью. Это положение можно включить в качестве второго пункта упомянутой выше статьи 41 (R.1) или присоединить к статье 43. В данном предварительном проекте предлагается последний вариант.

Статья 42 (R.2)

1. Покупатель может потребовать от продавца исполнения договора, если суд на основании своего права в отношении подобных договоров купли-продажи, которые не регулируются означенным Единообразным законом, потребует исполнения в натуре (см. статью 16 ЮЛИС и статью VII Конвенции 1964 года).

[2. Однако покупатель не может потребовать от продавца исполнения договора, если покупка товара взамен не доставленного по договору соответствует обычаям и разумно возможна [см. статьи 25, 42 (1) *c* ЮЛИС].

Замечания

165. В настоящем докладе рассматриваются альтернативные формулировки в отношении права покупателя требовать исполнения договора («исполнения в натуре») (см. пункты 117—127, выше). В целях упрощения здесь приводится лишь одна из этих альтернатив, однако для совокупного свода санкций в равной степени подходят и другие альтернативы. Несомненно, единое правило по этому вопросу должно применяться к *a*) отказу доставить какие-либо товары; *b*) неопределенной задержке с доставкой товаров; *c*) доставке груза, не имеющего ценности: *i*) в целом или *ii*) частично; *d*) доставке какого-либо механизма, в котором одна из важных деталей вышла из строя и поэтому требует замены или ремонта.

Статья 43 (R.3)

1. Если невыполнение продавцом любого из его обязательств по договору купли-продажи и по настоящему Закону составляет существенное нарушение договора, покупатель может объявить об аннулировании договора посредством быстрого уведомления продавца.

2. По истечении срока поставки товаров продавец может поставить любую недостающую часть или недостающее количество товаров, либо поставить другие товары, которые соответствуют договору, либо возместить любое другое невыполнение своих обязательств, если только задержка в принятии таких мер не составляет существенного нарушения договора [и такие меры не создают для покупателя других неудобств или расходов выше разумных пределов].

3. Несмотря на то что невыполнение продавцом своих обязательств по договору купли-продажи и настоящему Закону не составляет существенного нарушения договора, покупатель может установить для выполнения этих обязательств дополнительный срок разумной продолжительности. Если к моменту истечения дополнительного срока продавец не выполнил таких обязательств, покупатель путем быстрого уведомления продавца может объявить об аннулировании договора.

4. Продавец ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки.

Замечания

166. Первые три пункта указанного положения основываются на пересмотренных статьях 43 и 44 ЮЛИС, рассмотренных выше, в пунктах 128—142.

167. Первый пункт, посвященный расторжению договора в случае существенных его нарушений, развивает смысл пункта 1 упомянутых выше пересмотренных статьей 43 и 44 ЮЛИС и сравнительных положений статьи 25 (1), посвященной непоставке товара (см. пункты 34—35, выше). Сравни со статьей 26 (1) ЮЛИС (срок поставки); 30 (1) (место поставки); 43 (непоставка в срок и несоответствие товара); 52 (3) (товаропорядительные документы); 55 (1) *a* (общие положения).

168. Как отмечалось в связи с пересмотренными статьями 43 и 44 ЮЛИС (пункты 130—136, выше), второй пункт основывается на статье 43 ЮЛИС. Это положение ЮЛИС иллюстрирует неизбежную взаимосвязь вопросов срока поставки и несоответствия товара и представляет собой пример целесообразности объединения положений о санкциях, применимых к подобным вопросам.

169. Третий пункт укрепляет важный принцип Nachfrist (дополнительного срока), который уменьшает неопределенность в отношении права покупателя расторгнуть договор и который отражен в статьях 27 (2) (срок поставки), 31 (2) (место поставки) и 44 (2) (устранение недостатков в товаре) ЮЛИС (см. пункт 137, выше).

170. Четвертый пункт аналогичен статье 24 (3) (срок и место поставки) ЮЛИС. Как отмечалось выше, в пункте 162, ЮЛИС, вероятно, предназначался для общего запрещения обращения в арбитраж о предоставлении льготного периода; более ограниченное содержание статьи 24 (3) ЮЛИС, по-видимому, является случайным побочным следствием дробления положений ЮЛИС о санкциях.

Статья 44 (R.4)

Если продавец не выполнил какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи или по настоящему Закону, а покупатель требует от продавца выполнения такого обязательства, покупатель не может заявить о [расторжении] договора до истечения срока, указанного в требовании, или при отсутствии такого указания до истечения разумного срока, если продавец не отказывается от выполнения своих обязательств в течение этого срока.

Замечания

171. Изложенное выше положение в значительной степени повторяет содержание статьи 25 (4), сформулированной Рабочей группой на ее третьей сессии. (см. пункты 34—42, выше). Этот пересмотренный вариант уточняет аналогичное положение в статье 26 (4) ЮЛИС. При существующей системе это положение применимо лишь к нарушениям со стороны продавца в отношении срока и места исполнения; однако это положение, по-видимому, имело бы равную или большую ценность в применении к запросам покупателя о поставке недостающей части несоответствующего товара или о ремонте или замене дефектных товаров. Сравни со статьей 42 (2) ЮЛИС. Изложенное выше общее положение заполняет такой пробел в системе санкций.

Статья 45 (R.5)

1. Если продавец передал только часть товаров или недостаточное их количество или если только часть переданных товаров соответствует договору в отношении этой части или недостающего количества или части, не соответствующей договору, применяются положения статей 43 и 44.

2. Покупатель может объявить о полном расторжении договора только в том случае, если неполное исполнение договора или исполнение не в соответствии с договором являются существенным нарушением договора.

Замечания

172. Приведенная выше статья аналогична важному положению статьи 45 ЮЛИС, которая по решению Рабочей группы будет принята без изменения (см. пункты 143—145, выше). Включив это положение в единообразный свод положений о санкциях, можно было бы избежать возникновения опасного пробела, который образовался бы в том случае, если бы неопределенная задержка с поставкой части товара рассматривалась как вопрос, регулируемый положениями о санкциях в отношении срока и места поставки (статья 24 и последующие статьи), поскольку эти статьи не содержат какого-либо положения, аналогичного положению статьи 45.

173. Содержащиеся в статье 45 ЮЛИС перекрестные ссылки на статьи 43—44 касаются положений, объединенных в настоящее время в статье 43. Однако менять эту ссылку, видимо, не следует, поскольку в связи со статьей 45 следует также учитывать приведенную выше статью 44 [основанную на статье 25 (4) пересмотренного проекта Рабочей группы].

Статья 46 (R.6)

Покупатель [уведомив продавца о своем намерении сделать это] может вычесть полностью или частично убытки, понесенные в результате любого нарушения договора, из лю-

бой части цены, предусмотренной в этом договоре.

Замечания

174. Причины для такого пересмотра статьи 46 ЮЛИС изложены в пунктах 146—152, выше. В санкциях, применимых к нарушениям в отношении срока и места поставки (статья 24 и последующие статьи), подобное положение не предусмотрено. Еще одним случайным следствием формулировки раздельных положений о санкциях представляется следующее: если непоставка в установленный срок нанесла покупателю убыток, было бы нереальным ожидать, что покупатель оплатит полную стоимость, а затем предъявит иск о возмещении убытка в связи с нарушением срока поставки.

Статья 47 (R.7)

Если продавец товаров [не определенных родовыми признаками] предъявил покупателю большее количество, чем то, которое предусмотрено договором, покупатель может не принять или принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель отказывается принять большее количество, от продавца может быть потребовано возмещение убытков, предусмотренных в статье 82. Если он принимает все или часть количества, которое превышает договорное, он должен уплатить за него по цене договора.

Замечания

175. Как уже отмечалось (пункт 152, выше) упомянутое положение аналогично положению статьи 47 ЮЛИС, одобренной Рабочей группой. В связи с включением его в объединенный свод положений о санкциях, по-видимому, не возникает никаких проблем.

[*Статья 48*]

176. Как было отмечено, Рабочая группа отложила принятие решения в отношении статьи 48 ЮЛИС до завершения рассмотрения связанных с нею положений о расторжении договора, изложенных в статьях 75—77 ЮЛИС. Если бы она решила оставить отдельное положение, наподобие статьи 48 ЮЛИС, включение его в объединенный свод положений о санкциях заполнило бы пробел в законе. В санкции за нарушение в отношении срока или места поставки не внесено каких-либо сравнимых положений; заблаговременная информация о серьезных задержках с поставкой могла бы представлять для покупателя проблему, сравнимую с заблаговременной информацией о недостаче всего или части товара или его несоответствии договору].

Краткий перечень причин для объединения положений ЮЛИС о санкциях

177. Причины для разработки единого объединенного свода положений о санкциях можно вкратце изложить следующим образом:

a) единообразная структура ликвидирует несколько случайных пробелов в санкциях, к которым может прибегнуть покупатель в случае нарушения договора продавцом (см., например, пункты 164, 170, 171, 172, 174 и 176, выше);

b) единообразие положений о санкциях позволяет избежать необходимости в сложных перекрестных ссылках в тех случаях, когда (например) налицо неизбежная взаимосвязь между проблемами срока исполнения и качества исполнения (см., например, пункты 132—133 и 160, выше). В результате единообразные положения можно изложить намного проще и яснее;

c) все основные положения, касающиеся того, что *обязан делать* покупатель, можно объединить. (Они изложены в 14-ти статьях: S.1—S.14). В ЮЛИС изложение обязанностей продавца прерывается пятью сложными и ненужными группами положений о санкциях. Единообразное изложение этих основных обязанностей облегчит торговцам понимание и выполнение их обязательств.

d) отпадает необходимость в пяти группах положений о санкциях. Как следствие, глава III не только упрощается, но и сокращается в объеме более чем на одну пятую. Многословие и сложность ЮЛИС вызвали многочисленные критические замечания. Удовлетворение этих критических замечаний содействовало бы более широкому принятию единообразного закона.

3. Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 22 января — 2 февраля 1973 года) (A/CN.9/75 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—11
I. ПРОДОЛЖЕНИЕ РАССМОТРЕНИЯ СТАТЕЙ 18—55 ЮЛИС	12—149
Статья 18	15
Статья 19	16—21
Статья 20	22—29
Статья 21	30
Статья 22	31—33
Статья 23	34—35
Статьи 24—32	36
Статья 33	37—44
Статья 34	45
Статья 35	46—53
Статья 36	54
Статья 37	55
Статья 38	56—63
Статья 39	64—77
Статья 40	78—82

бой части цены, предусмотренной в этом договоре.

Замечания

174. Причины для такого пересмотра статьи 46 ЮЛИС изложены в пунктах 146—152, выше. В санкциях, применимых к нарушениям в отношении срока и места поставки (статья 24 и последующие статьи), подобное положение не предусмотрено. Еще одним случайным следствием формулировки раздельных положений о санкциях представляется следующее: если непоставка в установленный срок нанесла покупателю убыток, было бы нереальным ожидать, что покупатель оплатит полную стоимость, а затем предъявит иск о возмещении убытка в связи с нарушением срока поставки.

Статья 47 (R.7)

Если продавец товаров [не определенных родовыми признаками] предъявил покупателю большее количество, чем то, которое предусмотрено договором, покупатель может не принять или принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель отказывается принять большее количество, от продавца может быть потребовано возмещение убытков, предусмотренных в статье 82. Если он принимает все или часть количества, которое превышает договорное, он должен уплатить за него по цене договора.

Замечания

175. Как уже отмечалось (пункт 152, выше) упомянутое положение аналогично положению статьи 47 ЮЛИС, одобренной Рабочей группой. В связи с включением его в объединенный свод положений о санкциях, по-видимому, не возникает никаких проблем.

[*Статья 48*]

176. Как было отмечено, Рабочая группа отложила принятие решения в отношении статьи 48 ЮЛИС до завершения рассмотрения связанных с нею положений о расторжении договора, изложенных в статьях 75—77 ЮЛИС. Если бы она решила оставить отдельное положение, наподобие статьи 48 ЮЛИС, включение его в объединенный свод положений о санкциях заполнило бы пробел в законе. В санкции за нарушение в отношении срока или места поставки не внесено каких-либо сравнимых положений; заблаговременная информация о серьезных задержках с поставкой могла бы представлять для покупателя проблему, сравнимую с заблаговременной информацией о недостаче всего или части товара или его несоответствии договору].

Краткий перечень причин для объединения положений ЮЛИС о санкциях

177. Причины для разработки единого объединенного свода положений о санкциях можно вкратце изложить следующим образом:

a) единообразная структура ликвидирует несколько случайных пробелов в санкциях, к которым может прибегнуть покупатель в случае нарушения договора продавцом (см., например, пункты 164, 170, 171, 172, 174 и 176, выше);

b) единообразие положений о санкциях позволяет избежать необходимости в сложных перекрестных ссылках в тех случаях, когда (например) налицо неизбежная взаимосвязь между проблемами срока исполнения и качества исполнения (см., например, пункты 132—133 и 160, выше). В результате единообразные положения можно изложить намного проще и яснее;

c) все основные положения, касающиеся того, что *обязан делать* покупатель, можно объединить. (Они изложены в 14-ти статьях: S.1—S.14). В ЮЛИС изложение обязанностей продавца прерывается пятью сложными и ненужными группами положений о санкциях. Единообразное изложение этих основных обязанностей облегчит торговцам понимание и выполнение их обязательств.

d) отпадает необходимость в пяти группах положений о санкциях. Как следствие, глава III не только упрощается, но и сокращается в объеме более чем на одну пятую. Многословие и сложность ЮЛИС вызвали многочисленные критические замечания. Удовлетворение этих критических замечаний содействовало бы более широкому принятию единообразного закона.

3. Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 22 января — 2 февраля 1973 года) (A/CN.9/75 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—11
I. ПРОДОЛЖЕНИЕ РАССМОТРЕНИЯ СТАТЕЙ 18—55 ЮЛИС	12—149
Статья 18	15
Статья 19	16—21
Статья 20	22—29
Статья 21	30
Статья 22	31—33
Статья 23	34—35
Статьи 24—32	36
Статья 33	37—44
Статья 34	45
Статья 35	46—53
Статья 36	54
Статья 37	55
Статья 38	56—63
Статья 39	64—77
Статья 40	78—82

СОДЕРЖАНИЕ *(продолжение)*

	Пункты
Статья 41	83—86
Статья 42	87—97
Статьи 43 и 44	98—114
Статья 45	115—117
Статья 46	118—126
Статья 47	127—130
Статья 48	131—134
Статья 49	135
Статья 50	136
Статья 51	137
Статья 52	138—145
Статья 53	146—147
Статья 54	148
Статья 55	149
II. РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 56—70 ЮЛИС	150—178
Статья 56	150
Статья 57	151—164
Статья 58	165—171
Статья 59	172—177
Статьи 60—70	178
III. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА	179—183

Приложения

I. ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ТЕКСТ СТАТЕЙ 18—70 ЕДИНООБРАЗНОГО ЗАКОНА

II. ДОКЛАД ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ: ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА В МЕЖДУНАРОДНОЙ КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ТОВАРОВ — ОБОБЩЕНИЕ РАБОТЫ, ПРОДЕЛАННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ, И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ ЕЩЕ НЕ РЕШЕННЫХ ПРОБЛЕМ

* 20 февраля 1973 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международной купле-продаже товаров была учреждена Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее второй сессии, состоявшейся в 1969 году. В состав Рабочей группы входят следующие 14 членов Комиссии: Австрия, Бразилия, Венгрия, Гана, Индия, Иран, Кения, Мексика, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Тунис, Франция и Япония.

2. Круг ведения Рабочей группы изложен в пункте 38 доклада Комиссии о работе ее второй сессии [1].

3. На своей четвертой сессии Комиссия, в частности, постановила, что «до тех пор, пока не будет подготовлен новый текст единообразного закона или пересмотренный текст ЮЛИС, Рабочая группа должна представлять доклады о ходе своей работы на каждой сессии Комиссии...».

4. Рабочая группа провела свою четвертую сессию в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 22 января по 2 февраля 1973 года. На сессии были представлены все члены Рабочей группы, за исключением Кении и Туниса.

5. В работе сессии также приняли участие наблюдатели от Австралии, Норвегии и Румынии, а также от следующих международных организаций: от Гаагской конференции по международному частному праву и от Международной торговой палаты (МТП).

6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

a) предварительная повестка дня (A/CN.9/WG.2/R.1);

b) анализ замечаний и предложений правительств по статьям 56—70 ЮЛИС: записка Генерального секретаря (A/CN.9/WG.3/WP.15)*;

c) текст замечаний и предложений представителей членов Рабочей группы по статьям 56—70 ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1);

d) обязанности продавца в международной купле-продаже товаров; обобщение работы, проделанной Рабочей группой, и предлагаемые решения нерешенных вопросов: доклад Генерального секретаря (A/CN.9/WG.2/WP.16) **;

e) текст исследований и предложений представителей СССР, Японии и Австрии по вопросу о некоторых обязанностях продавца (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1);

f) замечания представителя Венгрии по статьям 24—32 ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.2);

g) поправки, предложенные наблюдателем от Норвегии, для пересмотра главы III ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1);

h) поправки, предложенные наблюдателем от Норвегии, для пересмотра главы IV ЮЛИС (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2).

7. Сессия Рабочей группы была открыта Юрисконсультом Организации Объединенных Наций.

8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц

2. Утверждение повестки дня

3. Продолжение рассмотрения статей 18—55 ЮЛИС

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее второй сессии (1969 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, II, A.

* Воспроизводится в данном томе, часть вторая, I, A, 1, выше.

** Воспроизводится в данном томе, часть вторая, I, A, 2, выше.

4. Рассмотрение статей 56—70 ЮЛИС

5. Дальнейшая работа

6. Утверждение доклада.

9. На своем первом заседании, состоявшемся 22 января 1973 года, Рабочая группа путем аккламации избрала следующих должностных лиц:

Председатель: проф. Хорхе Баррера Граф (Мексика).

Докладчик: д-р Роланд Леве (Австрия).

10. В ходе сессии Рабочая группа учредила редакционные группы, на рассмотрение которых были переданы различные статьи.

11. Текст статей 18—70 в том виде, как они были приняты или отложены для дальнейшего рассмотрения, приводится в приложении I к настоящему докладу.

I. ПРОДОЛЖЕНИЕ РАССМОТРЕНИЯ СТАТЕЙ 18—55 ЮЛИС

12. На своей третьей сессии Рабочая группа постановила, что на текущей сессии «она продолжит рассмотрение тех статей, которые были включены в повестку дня [третьей] сессии, но по которым не было принято окончательного решения...». В повестку дня этой сессии Рабочей группы были включены статьи 1—55 ЮЛИС.

13. Однако, принимая решение о повестке дня, Рабочая группа согласилась на этой сессии не рассматривать статьи 1—17, а лишь продолжить рассмотрение статей 18—55. Рабочая группа приняла за основу своей работы доклад Генерального секретаря, содержащийся в документе A/CN.9/WG.2/WP.16, который прилагается к настоящему докладу *.

14. В пунктах 15—149 настоящего доклада о ходе работы излагаются основные аспекты мнений, высказанных по каждой из вышеупомянутых статей, а также принятые по этим статьям решения.

Статья 18

15. Рабочая группа приняла решение утвердить с незначительными редакционными изменениями текст, подготовленный на ее третьей сессии. Утвержденный текст сформулирован следующим образом:

«Продавец обязуется поставить товары, передать все соответствующие документы и передать право собственности на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе».

Статья 19

16. Текст этой статьи в его предварительной редакции, разработанный на третьей сессии Рабочей группы, был сформулирован следующим образом:

«Поставка состоит в совершении продавцом всех действий, которые необходимы для того, чтобы покупатель мог принять товары».

17. Некоторые представители считали, что эта статья является излишней, поскольку действия, которые требуются от продавца для того, чтобы осуществить доставку товаров, как это предусмотрено в статье 18, излагаются в статьях 20—23.

18. Указывалось также, что этот текст противоречит статье 20; согласно статье 19, определение поставки заключается в том, что она состоит в совершении продавцом *всех действий*, которые необходимы для того, чтобы покупатель мог принять товары, в то время как, согласно статье 20, то же самое понятие определяется как сдача товаров перевозчику или предоставление товаров в распоряжение покупателя. Это противоречие создает неопределенность в отношении того, когда можно считать, что поставка осуществлена.

19. Один из наблюдателей высказал мнение, что определение поставки, содержащееся в статье 19, приведет к нежелательному результату, так как поставка будет считаться осуществленной лишь тогда, когда продавец направит покупателю необходимые документы, которые позволят ему принять товары, даже если до этого продавец уже сдал товары перевозчику.

20. Рабочая группа направила текст статьи 19 Редакционной группе I, состоящей из представителей Австрии, Венгрии и наблюдателя от МТП, на рассмотрение в свете вышеизложенных замечаний.

21. По рекомендации этой Редакционной группы Рабочая группа постановила исключить статью 19.

Статья 20

22. Рабочая группа рассмотрела эту статью с учетом текста, принятого в предварительном порядке на ее третьей сессии. Этот текст был сформулирован следующим образом:

«1. [Поставка осуществляется:

a) если договор о продаже предусматривает перевозку товаров и никакое иное место поставки согласовано не было,— путем сдачи товаров перевозчику для передачи покупателю;

b) если в случаях, не предусмотренных в предыдущем пункте, договор касается товаров, определенных индивидуальными признаками, или неиндивидуализированных товаров, которые должны быть взяты из определенных запасов либо изготовлены или произведены, и стороны в момент заключения договора знали о том, что товары находились либо должны были быть изготовлены или произведены в

* Там же.

конкретном месте,— путем предоставления товаров в распоряжение покупателя в этом месте;

c) во всех других случаях — путем предоставления товаров в распоряжение покупателя там, где в момент заключения договора находилось место деятельности продавца, а при отсутствии такового — в месте его обычного проживания]».

23. Ряд представителей предложили исключить из подпункта *a* слова «...никакое иное место поставки согласовано не было...», поскольку на основании общего положения статьи 5 договоренность между сторонами всегда имеет преимущественную силу по отношению к положениям Закона.

24. Один из наблюдателей возразил против этого предложения на том основании, что при отсутствии этих слов возникнет неопределенность в толковании неконкретизированных в договоре условий поставки, и предложил для уточнения подпункта *a* включить после слова «место» слова «или срок».

25. Было также предложено заменить в подпункте *a* ссылку на «перевозчика» словами «первому перевозчику» ввиду того, что во многих случаях, особенно в случае комбинированных перевозок, перевозка осуществляется несколькими перевозчиками.

26. Рабочая группа просила Редакционную группу I, которой была передана статья 19 (см. пункт 20, выше), рассмотреть вопрос о том, потребуется ли в результате исключения этой статьи внесение изменений в формулировку статьи 20.

27. В свете этих замечаний и рекомендаций Редакционной группы I Рабочая группа *постановила:*

a) исключить в подпункте *a* слова «...и никакое иное место поставки согласовано не было...»;

b) включить в подпункт *b* после слов «определенных запасов» слово «либо», которое в подлинном тексте было опущено по ошибке.

28. Рабочая группа не сочла необходимым упоминать в подпункте *a* о «первом перевозчике», а не просто о «перевозчике», поскольку продавец всегда сдает товары первому перевозчику.

29. С этими поправками текст статьи 20 был изложен в следующей формулировке:

«Поставка осуществляется:

a) если договор о продаже предусматривает перевозку товаров путем сдачи товаров перевозчику для передачи покупателю;

b) если в случаях, не предусмотренных в предыдущем пункте, договор касается товаров, определенных индивидуальными признаками, или неиндивидуализированных товаров, которые должны быть взяты из определенных запасов либо изготовлены или произведены, и стороны в момент заключения договора знали о том, что товары находились либо должны были быть изготовлены или произведены в конкретном месте,— путем предоставления товаров в распоряжение покупателя в этом месте;

c) во всех других случаях — путем предоставления товаров в распоряжение покупателя там, где в момент заключения договора находилось место деятельности продавца, а при отсутствии такового — в месте его обычного проживания».

Статья 21

30. Поскольку никаких замечаний по этой статье высказано не было, Рабочая группа утвердила текст, подготовленный на ее третьей сессии. Принятый текст сформулирован следующим образом:

«1. Если продавец обязан сдать товары перевозчику, он должен заключить в обычном порядке и на обычных условиях такие договоры, которые необходимы для перевозки товаров в условленное место. Если на товарах не имеется ясно выраженных отметок путем нанесения адреса или иным способом о их предназначении для данного договора, продавец должен направить покупателю извещение об отгрузке и, в случае необходимости, специальный документ, специфицирующий товары.

2. Если продавец не обязан по договору сам застраховать товары на время перевозки, он должен представить покупателю по просьбе последнего все сведения, необходимые для заключения им договора страхования».

Статья 22

31. Текст этой статьи в том виде, как он был разработан на третьей сессии Рабочей группы, сформулирован следующим образом:

«Продавец [вручает покупателю товары или передает их в его распоряжение]:

a) если срок установлен либо вытекает из соглашения или торгового обычая — к условленному сроку, или

b) если срок установлен (например, указанный месяц или сезон) либо вытекает из соглашения или торгового обычая — в этот срок в дату, определенную продавцом, если обстоятельства не указывают на то, что эту дату должен определить покупатель, или

c) в любом другом случае — в разумный срок после заключения договора».

32. Было высказано мнение, что пункт *a* этой статьи является излишним, поскольку, согласно общему правилу, соглашение между сторонами

имеет преимущественную силу по отношению к положениям Закона. С другой стороны, была высказана точка зрения о том, что, хотя это положение, строго говоря, не является необходимым, его включение в текст этой статьи тем не менее было бы полезным.

33. Рабочая группа *постановила* заменить формулировку в квадратных скобках во вводной фразе этой статьи словами «поставляет товары» и принять эту статью с указанной поправкой. Был принят следующий текст:

«Продавец поставляет товары:

a) если срок установлен либо вытекает из соглашения или торгового обычая — к условленному сроку или

b) если срок установлен (например, указанный месяц или сезон) либо вытекает из соглашения или торгового обычая — в этот срок в дату, определенную продавцом, если обстоятельства не указывают на то, что эту дату должен определить покупатель, или

c) в любом другом случае — в разумный срок после заключения договора».

Статья 23

34. В докладе Генерального секретаря было предложено включить в Закон текст статьи 50 ЮЛИС относительно передачи документов с поправками, внесенными в исследовании представителя Японии (см. A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1) в качестве статьи 23 непосредственно после статей, касающихся доставки (см. пункты 21—26 приложения II).

35. Рабочая группа постановила принять предложенный текст согласно этой рекомендации. Формулировка текста:

«Если договор или обычай требуют от продавца доставки документов, касающихся товаров, продавец должен представить такие документы в момент и в месте, предусмотренном договором или обычаем».

Статьи 24—32

36. По причинам, упомянутым в пунктах 78—82 настоящего доклада, Рабочая группа постановила включить эти статьи в единый свод статей, посвященных средствам защиты.

Статья 33

37. Текст этой статьи был сформулирован Рабочей группой на ее третьей сессии следующим образом:

«1. [Продавец должен поставлять товары в количестве, качестве и по составу, определенному договором, и перевозимые в контейнерах или упакованные таким образом, как это определено в договоре.]

1-бис. [Если условия или обстоятельства договора не требуют иного, продавец должен поставить товары

a) которые являются пригодными для целей, для которых товары аналогичного описания, согласно договору, обычно бы использовались;

b) которые являются пригодными для любой конкретной цели, специально или косвенно доведенной до сведения покупателя;

c) которые обладают качествами образца или модели, переданной или направленной продавцом покупателю;

d) которые находятся в контейнерах или упакованы обычным для таких товаров способом.]

2. Разница в количестве, недостача части товара, разница в качестве или какой-либо особенности товара не принимаются во внимание, если они незначительны».

38. Некоторые представители предложили перенести пункт 2 этой статьи в соответствующее место проекта в рамках одной из статей, касающихся средств защиты покупателя. Один из представителей придерживался того мнения, что этот пункт не следует переносить из статьи 33. С другой стороны, некоторые представители полагали, что в этом пункте нет необходимости и его следует опустить.

39. Один из представителей предложил заключить в пункт 1-бис этой статьи положение, касающееся соответствия товаров рекламе, каталогам и другим изданиям, публикуемым продавцом.

40. Относительно того, являются ли требования, перечисленные в пункте 1-бис, общими или альтернативными, были высказаны различные мнения. Однако большинство представителей полагали, что эти требования являются общими.

41. Один из представителей указал, что в подпункте 1-бис *b* не определяется момент доведения до сведения продавца конкретной цели, для которой предназначаются товары. Было также предложено сделать эту оговорку применимой лишь к случаям, когда покупатель полагается на экспертизу продавца.

42. Ряд представителей предложили, учитывая, что в статье 36 устанавливается исключение из подразумеваемых гарантий, содержащихся в статье 33, включить статью 36 в статью 33.

43. Рабочая группа постановила опустить пункт 2 статьи 33. Рабочая группа далее учредила Редакционную группу VI в составе представителя Австрии и наблюдателей от Норвегии и от Гаагской конференции для подготовки с учетом изложенных выше замечаний пересмотренного текста статьи 33, включающего положения статьи 36.

44. После рассмотрения текста, предложенного Редакционной группой, и другого проекта, предложенного одним из представителей, Рабочая группа приняла следующий текст статьи 33:

«1. Продавец доставляет товары, количество, качество и спецификация которых соответствует условиям договора, которые находятся в контейнерах или в упаковке, удовлетворяющих требованиям договора, и которые, если они отвечают условиям договора,

a) соответствуют целям, для которых обычно использовались бы товары аналогичной спецификации;

b) соответствуют любой конкретной цели, прямо или косвенно сообщенной продавцу во время заключения договора, за исключением тех случаев, когда из обстоятельств видно, что покупатель не полагался или для него было неразумным полагаться на опыт и суждения продавца;

c) обладают качествами товаров, представленных продавцом покупателю в качестве образца или модели;

d) находятся в контейнерах или упаковке, обычной для таких товаров.

2. Продавец не несет ответственности в соответствии с подпунктами *a—d* предыдущего пункта за любой дефект, если во время заключения договора покупатель знал или не мог не знать о таком дефекте».

Статья 34

45. Решения относительно этой статьи не потребовались, поскольку Рабочая группа на своей третьей сессии постановила опустить ее.

Статья 35

46. Рабочая группа рассмотрела эту статью на основе текста, подготовленного на ее третьей сессии. Формулировка текста:

«1. Соответствие товаров договору определяется состоянием товаров в момент перехода риска. [Однако если в результате заявления о расторжении договора или требования о замене риск не переходит, то соответствие товаров договору определяется состоянием товаров в момент, когда риск перешел бы, если бы товары соответствовали договору.]

2. [Продавец несет ответственность за последствия несоответствия, даже если оно наступило после момента, установленного в пункте 1 настоящей статьи.]»

47. Рабочей группе были представлены два предложения, касающиеся пункта 2 этой статьи. Первое предложение касалось замены пункта 2 формулировкой, содержащейся в пункте 68 приложения II к настоящему докладу, с целью предусмотреть ответственность продавца за нарушение гарантии в отношении товаров. Второе предложение (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1) касалось включения пункта 2 в пункт 1, после чего в качестве второго пункта настоящей статьи следовал бы первоначальный текст пункта 2 статьи 35, в котором предусматривается ответственность продавца за последствия любого несоответствия, которое обнаружилось после перехода риска, если продавец вообще несет ответственность за такое несоответствие.

48. Некоторые представители высказали мнение, что не вполне ясно, имеет ли целью пункт 2 текста, который воспроизводится в пункте 4 *b*, выше, предусмотреть ответственность продавца за последующие убытки, понесенные покупателем, или за скрытые дефекты. Было указано, что вопрос о последующих убытках регулируется статьями, касающимися ущерба, и что проблема дефектов рассматривается в статье 39.

49. Некоторые представители высказали сомнение в необходимости предусматривать в Законе ответственность продавца за нарушение гарантии, поскольку такая ответственность всегда вытекает из специального договорного положения.

50. Некоторые представители возражали против включения первоначального текста пункта 2 статьи 35 ЮЛИС, полагая, что несоответствие, упомянутое в этом пункте, может быть также следствием недоговорного обязательства продавца.

51. Рабочая группа передала эту статью в редакционную группу III в составе представителей Венгрии, Соединенного Королевства, СССР и Японии.

52. По рекомендации Редакционной группы Рабочая группа приняла следующий текст этой статьи:

«1. Продавец несет ответственность по договору и по настоящему Закону за любое несоответствие, которое существует в момент перехода риска, даже если это несоответствие становится очевидным только после этого момента. [Однако если риск не переходит ввиду декларации об отмене договора или требования о замене товаров, соответствие товаров договору определяется их состоянием в момент, когда риск перешел бы, если бы они соответствовали договору.]

2. Аналогичным образом продавец несет ответственность за любое несоответствие, которое возникает после момента, установленного в пункте 1 настоящей статьи, и является следствием нарушения продавцом любых обязательств, включая нарушение прямо выраженной гарантии в том, что товары будут соответствовать их обычному назначению или какому-либо конкретному назначению, или что они будут сохранять определенные качества или свойства в течение определенного периода».

53. Относительно взятой в скобки фразы в пункте 1 Рабочая группа подтвердила решение своей третьей сессии отложить ее рассмотрение до окончательного решения по последующим статьям о переходе риска.

Статья 36

54. Эта статья была включена в статью 33 (см. пункты 42—44, выше).

Статья 37

55. Текст этой статьи был одобрен Рабочей группой на ее третьей сессии. Однако ввиду решения Рабочей группы в необходимых случаях заменить слово «передача» словом «доставка» в текст были внесены соответствующие поправки. Формулировка принятого текста:

«В случае досрочной доставки продавец сохраняет право до наступления срока доставки доставить недостающую часть или количество, либо новые товары, соответствующие договору, или устранить дефект в доставленных товарах, если только эти операции не причиняют покупателю неудобств или не вызывают чрезмерных расходов с его стороны. Однако за покупателем сохраняется право требовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье [82]».

Статья 38

56. Рабочая группа на своей третьей сессии приняла пункты 1, 2 и 3 этой статьи, а пункт 4 заключила в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения. Текст этой статьи:

«1. Покупатель должен проверить товары или организовать их проверку в короткий срок.

2. В случае перевозки товаров покупатель должен проверить их в месте назначения.

3. Если товары переотправляются покупателем и при этом покупатель не имеет разумной возможности проверить их, а продавец во время заключения договора знал или должен был знать о возможности такой переотправки, то проверка товаров может быть отложена до их прибытия в новое место назначения.

4. [Методы проверки товаров регулируются соглашением сторон или, при отсутствии такового, законом или обычаями места, в котором должна быть произведена такая проверка.]»

57. Выражалось сомнение в отношении того, всегда ли положения пункта 4 этой статьи будут соответствовать предусматриваемым сторонами или коммерческой практикой случаям. Высказывалось также мнение, что не ясно, означают ли торговые обычаи, упомянутые в этой статье, международные обычаи по смыслу статьи 9 или местные обычаи в качестве исключений из этой статьи.

58. Некоторые представители также отмечали, что, по-видимому, не следует делать никакой ссылки на соглашение сторон о методах проверки, поскольку такое соглашение не может превалировать над императивными нормами местного права.

59. Ввиду вышеупомянутых замечаний некоторые представители предложили опустить пункт 4.

60. По мнению других представителей, методы проверки являются важным вопросом, по которому существуют противоречивые правила. В Законе необходимо четко определить применимые нормы. Поэтому указанные представители возражали против исключения пункта 4.

61. По мнению одного из представителей, возможность проверки товара также должна регулироваться этим пунктом. Другие представители возражали против этого предложения ввиду двусмысленности слова «возможность» в данном контексте. Для того чтобы избежать двусмысленности, один из представителей предложил включить в начало пункта выражение «Точное время и».

62. Другой представитель согласился с тем, что вопрос о методе проверки может регулироваться законом, но высказал предположение, что в данном случае подобные вопросы должны регулироваться законом продавца.

63. Рабочая группа подтвердила свое решение принять пункты 1, 2 и 3 статьи 38 без изменений, а пункт 4 решила исключить.

Статья 39

64. Рабочая группа на своей третьей сессии одобрила с незначительными изменениями первоначальный текст статьи 39 ЮЛИС. Принятый текст:

«1. Покупатель теряет право ссылаться на несоответствие товаров, если он не заявил о нем продавцу в разумный срок, считая с момента, когда он обнаружил или должен был обнаружить это несоответствие. Однако, если впоследствии выявится несоответствие, которое не могло быть обнаружено при проверке, предусмотренной в статье 38, покупатель может сослаться на него при условии, что он сообщит об этом продавцу в разумный срок после его обнаружения. В любом случае покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товаров, если он не сообщил о нем продавцу в двухлетний срок, считая со дня передачи товаров, когда это несоответствие не составляет нарушения гарантии, распространяющейся на более длительный период.

2. Сообщая продавцу о каком-либо несоответствии товаров, покупатель должен указать характер этого несоответствия.

3. Если любое уведомление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, было направлено письмом, телеграммой или другим соответствующим способом, то обстоятельство, что оно задержалось или не прибыло по назначению, не лишает покупателя права ссылаться на него».

65. Один из членов Рабочей группы в исследовании, представленном на этой сессии (A/CN.9/

WG.2/WP.16/Add.1/Annex.1), предложил заменить последнюю фразу пункта 1 настоящей статьи следующим текстом:

«Если несоответствие товаров составляет нарушение гарантии, упомянутой в пункте 2 статьи 35, то покупатель утрачивает право ссылаться на такое несоответствие, если он не сообщил об этом продавцу в течение [30] дней по истечении гарантийного периода [при условии, что несоответствие было обнаружено в течение этого периода]».

66. В докладе Генерального секретаря был поставлен вопрос о том, соответствует ли пункт 1 этой статьи, в котором устанавливается предельный двухлетний срок, политике, определенной Комиссией в статье 10 (2) проекта конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров (см. приложение II, пункты 88—90). Статья 10 (2) этого проекта конвенции гласит:

«Срок исковой давности в отношении претензии, возникающей в результате дефекта или несоответствия, которые не могли быть обнаружены при передаче товаров покупателю, составляет два года, считая со дня, когда дефект или несоответствие были или разумно могли быть обнаружены, при условии, что срок исковой давности не будет превышать восьми лет со дня фактической передачи товаров покупателю».

67. По мнению некоторых представителей, между этими двумя положениями не имеется противоречий; в статье 39 (1) ЮЛИС определяется срок, в течение которого продавец должен быть уведомлен о несоответствии товара, а в статье 10 (2) проекта конвенции об исковой давности устанавливается предельный срок предъявления иска в суд. Отмечалось также, что в статье 1 (2) проекта конвенции об исковой давности предусматривается, что эта конвенция не затрагивает сроков давности, в течение которых какая-либо из сторон должна направить уведомление в качестве условия возникновения или возбуждения ее иска.

68. По мнению ряда других представителей, если между этими двумя положениями и не существует формальных противоречий, то, по меньшей мере, возникло противоречие в методе, и поэтому желательно, чтобы Комиссия сама попыталась решить эту проблему. В этой связи высказывалось предложение, чтобы Комиссия отложила рассмотрение этой проблемы до принятия окончательного решения по статье 10 (2) проекта конвенции об исковой давности планируемой конференцией Организации Объединенных Наций по этому вопросу.

69. По мнению одного из наблюдателей, любой срок, выходящий за пределы двухлетнего срока, установленного в пункте 1 статьи 39, не может быть приемлем для деловых кругов.

70. Учитывая эти замечания, Рабочая группа постановила отложить принятие решения по данному вопросу.

71. По предложению, упомянутому в пункте 65, выше, Рабочая группа согласилась в принципе заменить последнюю фразу пункта 1 этой статьи «если это несоответствие не составляет нарушения гарантии, распространяющейся на более длительный период» положением, содержащимся в вышеупомянутом предложении. Тем не менее, поскольку было предложено несколько редакционных изменений к рекомендуемому тексту, Рабочая группа поручила подготовку проекта этого текста Редакционной группе V в составе представителей СССР и Японии и наблюдателя от Норвегии.

72. Редакционная группа представила два альтернативных предложения. По рассмотрении этих двух альтернатив Рабочая группа пришла к выводу, что в связи с обоими предложениями возникают некоторые трудности. Поэтому Рабочая группа постановила взять за основу для рассмотрения последнюю фразу пункта 1 статьи 30, приведенную в пункте 64, выше.

73. Некоторые представители предложили заменить выражение «более длительный период» в конце рассматриваемой фразы выражением «иной период». По мнению этих представителей, гарантию следует понимать как явно выраженное условие соглашения сторон, в котором устанавливается срок, в течение которого продавец несет ответственность за несоответствия, и она должна иметь преимущественную силу над положениями Закона. Из этого следует, что ответственность продавца определяется тем, представлено ли уведомление о несоответствии в течение периода действия гарантии, независимо от того, является ли он более длинным или более коротким чем двухлетний срок, предусмотренный в статье 39.

74. С другой стороны, некоторые представители выразили мнение, что при отсутствии обратного положения в договоре сам факт, что стороны согласились на более краткий период гарантии, не должен лишать покупателя права ссылаться на срок, предусмотренный в этой статье. Поэтому упомянутые представители высказались за сохранение первоначального выражения «более длительный период».

75. Другие представители предложили не включать в эту статью упоминание о гарантии; в связи с ответственностью продавца за нарушение гарантии возникают вопросы иные, чем те, которые рассматриваются в статье 39, а поэтому их следует рассмотреть в отдельной статье.

76. Поскольку по этому вопросу не было достигнуто согласованного мнения, Рабочая группа постановила заключить в тексте оба слова: «более длительный» и «иной» в квадратные скобки и отложить принятие окончательного решения по этому вопросу.

77. Был принят следующий текст этой статьи:

«1. Покупатель теряет право ссылаться на несоответствие товаров, если он не заявил о нем продавцу в разумный срок, считая с момента, когда он обнаружил или должен был обнаружить это несоответствие. Однако, если впоследствии выявится несоответствие, которое не могло быть обнаружено при проверке, предусмотренной в статье 38, покупатель может сослаться на него при условии, что он сообщит об этом продавцу в разумный срок после его обнаружения. [В любом случае покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товаров, если он не сообщил о нем продавцу в двухлетний срок, считая со дня передачи товаров, когда это несоответствие не составляет нарушения гарантии, распространяющейся на [более длительный] [иной] период].

2. Сообщая продавцу о каком-либо несоответствии товаров, покупатель должен указать характер этого несоответствия.

3. Если любое уведомление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, было направлено письмом, телеграммой или другим соответствующим способом, то обстоятельство, что оно задержалось или не прибыло по назначению, не лишает покупателя права ссылаться на него».

Статья 40

78. По этой статье не требовалось принимать никаких решений, поскольку Рабочая группа на своей третьей сессии решила принять первоначальный текст статьи 40 ЮЛИС без изменений. Формулировка текста:

«Продавец не имеет права ссылаться на положения статей 38 и 39, если несоответствие относится к обстоятельствам, о которых ему было известно или о которых он не мог не знать и которые он сохранил в тайне».

Средства защиты покупателя в случае нарушения договора: статьи 24—32, 41—49, 51, 52 (2)—(4) и 55

79. Рабочая группа на своей третьей сессии постановила обобщить положения, касающиеся средств защиты покупателя в связи с нарушением договора продавцом в отношении даты и места поставки, которые рассматриваются в отдельных статьях ЮЛИС. На основе этого обобщения в докладе Генерального секретаря были представлены две альтернативы, в которых в еще большей степени обобщаются эти статьи о средствах защиты.

80. В соответствии с первой альтернативой создаются два отдельных свода обобщенных статей. Один свод состоит из статей, обобщенных Рабочей группой для средств защиты в отношении времени и места поставки (приложение II, пункты 27—57), в другом обобщаются статьи, касающиеся средств защиты при недоставке соответствующих товаров и при передаче прав на них (приложение II, пункты 111—155).

81. В соответствии со второй альтернативой будет составлен общий единообразный свод положений о средствах защиты в связи с нарушениями всех обязательств продавца (приложение II, пункты 163—177). Согласно докладу Генерального секретаря, эта вторая альтернатива имеет то преимущество, что в данном случае не возникает проблемы классификации, неизбежной при первой альтернативе, и случайных пропусков, которые в связи с этим могут быть допущены. Единообразная система будет также обладать простотой и ясностью (краткое изложение доводов, упомянутых в докладе, см. пункт 177 приложения II).

82. Учитывая вышеизложенное, Рабочая группа постановила взять за основу для рассмотрения средств защиты покупателя текст статей 41—48, как это было предложено в докладе Генерального секретаря, в качестве общего и единообразного свода средств защиты.

Статья 41

83. В докладе Генерального секретаря предлагалось изменить текст этой статьи, в которой первоначально речь шла о средствах защиты покупателя в связи с несоответствием товаров условиям договора, с тем чтобы она распространялась на все нарушения обязанностей продавца. С этой целью в докладе был предложен следующий текст:

«В тех случаях, когда продавец не может выполнить какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему Закону, покупатель может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 42—46;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статье 82 или в статьях 84—87.»

84. Один из наблюдателей предложил включить в первую фразу этой статьи перед словом «может» выражение «при условии выполнения требований о надлежащем уведомлении продавца». Этот же наблюдатель рекомендовал в качестве пункта 2 этой статьи включить предложенный в пункте 165 доклада Генерального секретаря пункт 4 статьи 43, в котором предусматривается, что продавец не имеет права на отсрочку.

85. Некоторые представители полагали, что приведенный выше текст приемлем и что нет необходимости ссылаться в этой статье на какое-либо требование об уведомлении.

86. Рабочая группа приняла приведенный выше текст и постановила включить в качестве пункта 2 этой статьи пункт 4 текста статьи 43,

предложенного в пункте 165 доклада Генерального секретаря. Была принята следующая формулировка текста:

«1. В тех случаях, когда продавец не может выполнить какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему Закону, покупатель может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 42—46;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статье 82 или в статьях 84—87.

2. Продавец ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки».

Статья 42

87. Рабочая группа на своей третьей сессии приняла следующий текст этой статьи:

«Покупатель сохраняет право на исполнение договора, если он не заявил о расторжении договора в соответствии с настоящим Законом».

88. В докладе Генерального секретаря отмечается, что в соответствии с докладом Рабочей группы о ее третьей сессии приведенный выше текст не имел целью рассмотрение вопроса о том, должен ли суд требовать исполнения договора; этот вопрос рассматривался в статье 16 ЮЛИС и в статье VII Конвенции 1964 года, к которой прилагался Единообразный закон.

89. В этой связи в докладе Генерального секретаря было выражено мнение, что в той или иной форме в статьях, перечисляющих средства защиты покупателя, должны упоминаться средства защиты в связи с исполнением договора и отмечалось, что пределы, которые могут быть установлены процедурными нормами суда для права на такое средство защиты, могут быть также изложены в тех же статьях. На основе этих соображений в докладе были представлены следующие две альтернативы для статьи 42:

Альтернатива А

«1) Покупатель может требовать от продавца выполнения договора, если суд на основании законов, которыми он руководствуется, требует конкретного выполнения аналогичных договоров купли-продажи не регулируемых Единообразным законом (см. ЮЛИС 16 и статью VII Конвенции 1964 года).

2) Однако покупатель не имеет права требовать выполнения договора продавцом, если покупатель в соответствии с обычаем и в разумных пределах может закупить товары взамен тех, к которым относится договор (см. ЮЛИС 25, 42 (1) *c*».

Альтернатива В

«Покупатель может требовать от продавца выполнения договора, если покупатель в соответствии с обычаем имеет разумную возможность закупить товары взамен тех, к которым относится договор [см. ЮЛИС, 25, 42 (1) *c*]».

90. Некоторые представители выразили мнение, что альтернатива А неприемлема, поскольку она позволяет покупателю требовать конкретного исполнения лишь в тех случаях, когда такое требование соответствует закону суда. По мнению этих представителей, ограничения права требовать конкретного исполнения должны быть установлены самим Единообразным законом.

91. Два наблюдателя высказали мнение, что любая ссылка на национальные законы в этих формулировках внесет в Закон элемент неясности и поощрит стороны к поискам наиболее выгодного места судебного разбирательства. В этой связи было предложено ясно указать в статье 42, как и в первоначальном ЮЛИС, случаи, когда покупатель может требовать выполнения в натуре; упоминание о законах суда особенно нежелательно в случаях несоответствия, поскольку стороны при этом не знают, какому суду в конечном счете будет поручено рассмотрение дела.

92. Один из наблюдателей предложил провести различие между правом покупателя требовать выполнения договора и осуществимостью такого права. Единообразный закон должен предоставлять только право, а вопрос о его осуществлении должен рассматриваться в Конвенции. Это предложение было поддержано другим наблюдателем.

93. Некоторые представители заявили, что странам, принадлежащим к системе общего права, будет трудно принять альтернативу В или любое аналогичное положение, поскольку в соответствии с законом этих стран средства защиты в отношении конкретного исполнения носят дискреционный и остаточный характер, и общее право требовать такого выполнения не признается.

94. Один из наблюдателей выразил мнение, что в тексте этой статьи необходимо ясно заявить о том, что покупатель не может требовать выполнения, если он заявил о расторжении договора или о понижении цены. В этой связи несколько представителей подняли вопрос о том, должны ли другие действия или заявления покупателя иметь такие же последствия.

95. Несколько представителей также согласились с этим наблюдателем в том, что покупатель должен иметь право требовать замены дефектных товаров только тогда, когда несоответствие товаров является существенным нарушением договора, поскольку такое средство защиты может оказаться даже более суровым для продавца, чем невыполнение договора. По этой причине было предложено применить к этой ситуации также требование о быстром уведомлении со стороны покупателя.

96. Рабочая группа передала эту статью на рассмотрение Редакционной группы VI в составе представителей Австрии, Соединенного Королевства и Японии и наблюдателей от Норвегии и Международной торговой палаты.

97. По рекомендации Редакционной группы Рабочая группа приняла следующий текст статьи 42:

Статья 42

«1. Покупатель имеет право требовать от продавца выполнения договора в тех пределах, в каких исполнение в натуре может требоваться судом в соответствии с его собственным законом в отношении аналогичных договоров купли-продажи, которые не регулируются Единообразным законом, если только покупатель не действует непоследовательно в отношении этого права, расторгнув договор в соответствии со статьей 44 или снизив цену в соответствии со статьей 45 или [уведомив продавца о своем решении самому исправить дефект].

2. Однако в тех случаях, когда товары не соответствуют условиям договора, покупатель может потребовать от продавца доставить замену этих товаров только тогда, когда несоответствие товаров является существенным нарушением договора и когда уведомление об этом было быстро направлено продавцу».

Статьи 43 и 44

98. На основе статей 43 и 44 в новой редакции, составленной Рабочей группой на ее третьей сессии, в докладе Генерального секретаря было предложено (см. пункты 128—142 приложения II) в рамках общей единообразной системы средств защиты сформулировать статью 43 следующим образом:

«1. Если невыполнение продавцом любого из его обязательств по договору купли-продажи и по настоящему Закону составляет существенное нарушение договора, покупатель может объявить об аннулировании договора посредством быстрого уведомления продавца.

2. По истечении срока поставки товаров продавец может поставить любую недостающую часть или недостающее количество товаров, либо поставить другие товары, которые соответствуют договору, либо возместить любое другое невыполнение своих обязательств, если только задержка в принятии таких мер не составляет существенного нарушения договора [и такие меры не создают для покупателя других неудобств или расходов выше разумных пределов].

3. Несмотря на то, что невыполнение продавцом своих обязательств по договору купли-продажи и настоящему Закону не составляет существенного нарушения договора, покупатель может установить для выполнения этих обязательств дополнительный срок разумной продолжительности. Если к моменту истечения дополнительного срока продавец не выполнил таких обязательств, покупатель путем быстрого уведомления продавца может объявить об аннулировании договора.

4. Продавец ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки».

99. На основе статьи 25 (4) в редакции, составленной Рабочей группой на ее третьей сессии, было также предложено (см. приложение II, пункт 171) расширить положения этого пункта, с тем чтобы они применялись не только к нарушениям договора продавцом в отношении даты и места исполнения, но и к требованиям покупателя поставить недостающее количество соответствующего груза или исправить или заменить товары, имеющие дефект. В соответствии с этим в докладе Генерального секретаря был предложен следующий текст статьи 44:

«Если продавец не выполнил какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи или по настоящему Закону, а покупатель требует от продавца выполнения такого обязательства, покупатель не может заявить о [расторжении] договора до истечения срока, указанного в требовании, или, при отсутствии такого указания, до истечения разумного срока, если продавец не отказывается от выполнения своих обязательств в течение этого срока».

100. Некоторые представители выразили мнение, что требование о быстром уведомлении, содержащееся в пункте 1 вышеприведенной статьи 43, может быть приемлемо для случаев несоответствия товаров условиям договора, но, возможно, является слишком жестким для случаев непоставки. Было высказано мнение, что согласно этому положению покупатель может быть обвинен в том, что он не сделал быстрого уведомления, тогда как на самом деле он разумно ждал, что продавец сделает поставку с опозданием.

101. Несколько представителей высказали точку зрения, согласно которой предлагаемая формулировка пункта 3 статьи 43 неприемлема по той причине, что она позволяет покупателю превращать незначительное несоответствие в нарушение договора в целом, используя систему Nachfrist, предусмотренную в этом пункте, и расторгать договор, если продавец не выполняет свои обязательства в течение дополнительного срока. Поэтому было предложено, чтобы в таких случаях покупатель имел возможность аннулировать договор только тогда, когда невыполнение обязательств в течение дополнительного срока составляет нарушение договора в целом.

102. Один из представителей указал, что, если приведенный выше пункт 3 статьи 43 толковать

так, что он применяется только тогда, когда нарушение договора продавцом не представляет собой нарушения договора в целом, это приведет к любопытным результатам: покупатель, который столкнется с нарушением договора в целом, не сможет потребовать исполнения в течение дополнительного срока, если он этого пожелает. Единственным средством защиты для него в таких случаях будет только немедленное аннулирование договора.

103. Один из представителей высказал мнение, что эта двусмысленность может быть устранена, если слова «несмотря на то, что» в начале пункта 3 статьи 43 заменить словами «независимо от того, что».

104. Другой представитель указал, что в предлагаемом тексте статьи 43 не упоминается право покупателя исправить дефект самому за счет продавца.

105. Что касается статьи 44, то некоторые представители высказали мнение о том, что ее следует объединить со статьей 43. Один из наблюдателей выдвинул предложение изменить построение и до некоторой степени содержание статей 43 и 44.

106. Один из представителей высказал мнение, что существует необходимость указать в статье 44, что срок, который может быть установлен покупателем в его требовании об исполнении, должен быть разумным. Другой представитель считал, что этого требовать от покупателя не следует, поскольку он в соответствии с этой статьей уже наделен правом аннулировать договор без предоставления дополнительного срока для исполнения. Поэтому покупателю должна быть предоставлена свобода назначать дополнительный срок по своему усмотрению.

107. В свете вышеуказанных комментариев и предложений Рабочая группа передала статьи 43 и 44 Редакционной группе VII в составе представителей Соединенных Штатов Америки, СССР и Франции и наблюдателей от Норвегии и Международной торговой палаты.

108. На основе рекомендаций этой Редакционной группы Рабочая группа постановила принять с некоторыми стилистическими изменениями предложения относительно статей 43 и 44, представленные Редакционной группой. Текст, принятый Рабочей группой, гласит:

Статья 43

«Когда покупатель требует от продавца выполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для поставки или исправления дефекта или других несоответствий. Если продавец не выполнит это требование в течение дополнительного срока или если покупатель не назначил такого срока в пределах разумного периода времени или если продавец еще до истечения соответствующего срока объявит, что он не выполнит это требование, покупатель может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим Законом».

Статья 43-бис

«1. Продавец может даже после истечения срока поставки исправить любое невыполнение им своих обязательств, если он может сделать это без такой задержки, которая означала бы нарушение договора в целом, и если это не вызывает для покупателя неудобства или расходов свыше разумных пределов, если только покупатель не объявил об аннулировании договора в соответствии со статьей 44 или о снижении цены в соответствии со статьей 45 [или не уведомил продавца, что он сам исправит несоответствие].

2. Если продавец требует от покупателя объявить свое решение в соответствии с предшествующим пунктом, а покупатель не выполняет это требование в течение разумного срока, продавец может выполнять свои обязательства при условии,что он сделает это не позже истечения любого срока, указанного в этом требовании, или, если срок не указан, в течение разумного срока. Предполагается, что уведомление продавца о том, что он выполнит свои обязательства в течение конкретного срока, включает требование настоящего пункта относительно объявления покупателям своего решения».

Статья 44

«1. Путем уведомления продавца покупатель может объявить об аннулировании договора:

a) если невыполнение продавцом любого из его обязательств по договору купли-продажи или по настоящему Закону составляет нарушение договора в целом, или

b) если продавец не поставил товары в течение дополнительного срока, установленного покупателем в соответствии со статьей 43.

2. Покупатель теряет право объявить об аннулировании договора, если он не уведомил об этом продавца в течение разумного срока:

a) в случаях, когда продавец не доставил товары [или документы] в срок — после того, как покупатель был уведомлен, что товары [или документы] были переданы с опозданием, или после того, как покупатель потребовал от продавца объявить о своем решении в соответствии со статьей [43-бис, пункт 2];

b) во всех других случаях — после того, как покупатель обнаружил неисполнение продавца или должен был обнаружить его, или в случае, если покупатель потребовал от продавца исполнения, после истечения срока, упомянутого в статье 43».

109. Квадратные скобки, в которые заключена формулировка в пункте 1 статьи 43-бис, касаю-

щаяся исправления дефектов товаров самим покупателем, имеют целью показать, что по данному вопросу Рабочая группа не приняла окончательного решения. Аналогичным образом, помещение слов «или документы» в подпункте 2*а* статьи 44 в квадратные скобки преследует ту же цель.

110. Некоторые представители и один из наблюдателей выразили мнение, что требование пункта 1 статьи 43-бис, касающееся нарушения договора в целом, чрезмерно ограничит право продавца исправить неисполнение своих обязательств и что поэтому его следует исключить; достаточно требования о том, что такое право не должно вызывать неудобства или расходов для покупателя выше разумных пределов.

111. Один из представителей высказал мнение, что последняя фраза в пункте 1 статьи 43-бис, начиная со слов «если только», является излишней и ее следует опустить.

112. Один из наблюдателей предложил заменить словом «быстро» слова «в течение разумного срока» там, где они в первый раз употребляются в пункте 2 статьи 43-бис, поскольку они относятся к непоставке. Этот наблюдатель также предложил внести аналогичное изменение в статью 43.

113. Один из представителей при поддержке одного из наблюдателей предложил рассмотреть в особом исследовании все права покупателя на самостоятельное исправление дефектов и последствия этих прав для системы средств защиты.

114. Один из представителей сделал общее замечание о том, что изменения в системе средств защиты, вносимые новыми статьями 42, 43, 43-бис и 44, носят довольно существенный характер и могут потребовать дополнительного тщательного анализа и последующей корректировки. Один из наблюдателей согласился с этим мнением.

Статья 45

115. Рабочая группа на своей третьей сессии приняла без изменений первоначальный текст этой статьи, содержащейся в ЮЛИС. В докладе Генерального секретаря (см. пункты 172—173 приложения II) было предложено сохранить в этом тексте свод статей о средствах защиты покупателя.

116. Один из наблюдателей предложил поменять местами статьи 45 и 46.

117. Рабочая группа постановила принять статью 45 ЮЛИС в качестве статьи 46 без изменений. Принятый текст:

Статья 46

«1. Если продавец передал только часть товаров или недостаточное их количество или если только часть переданных товаров соответствует договору, в отношении этой части или недостаточного количества или части, не соответствующей договору, применяются положения статей [43, 43-бис и 44].

2. Покупатель может объявить о расторжении договора только в том случае, если необеспечение доставки товаров полностью и в соответствии с договором составляет нарушение договора в целом».

Статья 46

118. В докладе Генерального секретаря (см. пункты 146—152 приложения II) предлагалось ввиду возражений в отношении первоначального текста статьи 46 (см. A/CN.9/62/Add.1, пункты 109—114), сформулировать эту статью следующим образом:

«Покупатель [уведомив продавца о своем намерении сделать это] может вычесть полностью или частично убытки, понесенные в результате любого нарушения договора, из любой части цены, предусмотренной в этом договоре».

119. Большинство представителей, выступавших по этому вопросу, согласились, что в Единообразном законе должны предоставляться средства, для того чтобы избежать уменьшения цены, поскольку это широко применялось главным образом в странах римского гражданского права.

120. Один из представителей выразил мнение, что право покупателя снижать цену должно ограничиваться нарушениями договора в отношении несоответствия товара. Этот же представитель указал, что, хотя в текущей деловой практике трудно провести различие между снижением цены и понесенными убытками, с юридической точки зрения два предлагаемых средства являются различными, и их необходимо отдельно рассматривать в Законе.

121. Другой представитель указал, что важное различие между снижением цены и понесенными убытками, заключается в том, что при снижении цены нет необходимости устанавливать вину, тогда как понесенные убытки могут быть скомпенсированы только в случае доказательства вины. Один из наблюдателей поддержал это мнение и добавил, что право на снижение цены не подлежит условиям, изложенным в статье 74 ЮЛИС.

122. Были выражены различные мнения по вопросу о том, следует ли покупателя наделять правом требовать как возмещения убытков, так и снижения цены. Некоторые представители придерживались того мнения, что в некоторых случаях покупатель должен быть наделен правом требовать возмещения ущерба, а также снижения цены.

123. Один из представителей выразил сомнение в том, что в Законе целесообразно предусмотреть систему самопомощи. По его мнению, действия на основании судебного определения

являются лучшим средством, чем принятие самостоятельных мер.

124. Рабочая группа передала эту статью в Редакционную группу VIII, состоящую из представителей Венгрии, Японии, Соединенного Королевства и СССР.

125. На основе текста, предложенного Редакционной группой, Рабочая группа с учетом также своего решения об изменении порядка статей 45 и 46 (см. пункты 116 и 117, выше), приняла следующий текст статьи 45:

Статья 45

«Когда товары не соответствуют условиям договора. покупатель может заявить о снижении цены пропорционально уменьшению стоимости товаров к моменту расторжения договора в результате этого несоответствия».

126. Группа исходила из того, что фраза «покупатель может заявить о снижении цены» не только дает покупателю право удержать выделенную часть цены, но и служит основанием для возмещения покупателю выделенной части цены, которая была уплачена.

Статья 47

127. Рабочая группа на своей третьей сессии постановила принять статью 47 ЮЛИС без изменений. Ниже приводится текст этой статьи:

«Если продавец товаров, не определенных родовыми признаками, предъявил покупателю большее количество, чем то, которое предусмотрено договором, покупатель может не принять или принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель отказывается принять большее количество, от продавца может быть потребовано возмещение убытков, предусмотренных в статье 82. Если он принимает все или часть количества, которое превышает договор, он должен уплатить за него по цене договора».

128. В докладе Генерального секретаря было предложено опустить слова «не определенных родовыми признаками» в первой фразе этого текста, с тем чтобы данное положение было применимо к случаям, когда продавец после заключения договора выделил конкретные виды товаров по договору (см. пункт 154 приложения II).

129. Один из наблюдателей предложил включить в настоящую статью в качестве пункта 1 статью 27 ЮЛИС в том виде, в каком она была подготовлена Рабочей группой на ее третьей сессии.

130. В результате Рабочая группа постановила принять текст этой статьи с указанными выше изменениями. Ниже приводится принятый текст:

«1. Если продавец предлагает поставить товары до установленного срока, покупатель может принять поставку или отказаться от ее принятия.

2. Если продавец товаров предъявил покупателю большее количество, чем то, которое предусмотрено договором, покупатель может не принять или принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель отказывается принять большее количество, от продавца может быть потребовано возмещение убытков, предусмотренных в статье 82. Если он принимает все или часть количества, которое превышает договор, он должен уплатить за него по цене договора».

Статья 48

131. В статье 48 ЮЛИС говорится:

«Получатель может воспользоваться правами, предусмотренными в статьях 43—46, еще до установленного момента поставки, если выяснится, что товары, подлежащие передаче, не будут соответствовать договору».

132. Рабочая группа на своей третьей сессии отложила принятие решения по статье 48 ЮЛИС до того, как она рассмотрит соответствующие положения о досрочном расторжении договора по ЮЛИС (статья 75—77).

133. В докладе Генерального секретаря содержалась рекомендация о включении этой статьи в объединенный свод положений о средствах защиты (см. пункт 176 приложения II).

134. Рабочая группа предварительно утвердила эту рекомендацию и постановила отложить принятие окончательного решения по данной статье до рассмотрения ею статей 75—77 о досрочном расторжении договора.

Статья 49

135. На своей третьей сессии Комиссия постановила опустить эту статью на том основании, что она касается вопросов, которые подпадают под проект конвенции об исковой давности (см. A/8017, пункт 34)*.

Статья 50

136. Положение этой статьи, касающееся доставки документов, было в пересмотренной форме перенесено в статью 23 (см. пункты 34—35, выше).

Статья 51

137. В результате сведения воедино статей, касающихся средств защиты покупателя, необходимость в этой статье отпала, и впоследствии она была опущена.

Статья 52

138. Рабочая группа на своей третьей сессии отложила принятие окончательного решения по этой статье. Ниже приводится текст статьи:

«1. [Если товары являются объектом права или притязания какого-либо третьего лица и

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I, 1968—1970 гг., часть вторая, III, A.

если покупатель не согласился принять товары, которые являются объектом такого права или притязания, то покупатель должен, если только продавец не знает уже о создавшемся положении, сообщить продавцу о праве или притязании третьего лица и потребовать, чтобы товары были освобождены от этого права или притязания в разумный срок или чтобы ему были поставлены новые товары, свободные от всяких обременений].

2. [Если продавец удовлетворит требование, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, покупатель, который понес ущерб, может потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82].

3. [Если продавец не удовлетворит требование, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, покупатель может, если результатом этого будет существенное нарушение договора, заявить о его расторжении и потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87. Если покупатель не заявит о расторжении договора или если не будет существенного нарушения договора, покупатель вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82].

4. [Покупатель утрачивает право заявить о расторжении договора, если он не направил продавцу сообщение, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, в разумный срок, считая с момента, когда он узнал или должен был узнать о праве или притязании третьего лица на товары.]»

139. Ввиду серьезных критических замечаний, которые были сделаны в отношении этой статьи на третьей сессии Рабочей группы (см. пункты 128—138 документа A/CN.9/62/Add.1) *, в докладе Генерального секретаря (см. пункты 102 и 108 приложения II) предлагался следующий вариант пункта 1 статьи:

«1. Продавец должен поставить товары, не являющиеся объектом права или притязания какого-либо третьего лица, если покупатель не согласился принять товары, которые являются объектом такого права или притязания».

140. В докладе рассматривались также некоторые проблемы редакции, которые возникли в результате включения специального положения, касающегося требования покупателя согласно данной статье. Ниже приводится предварительный проект положения по данному вопросу:

«2. Если только продавец уже не знает о праве или притязании третьего лица, покупатель может сообщить продавцу о таком праве или притязании и потребовать, чтобы в разумный срок товары были освобождены от них или чтобы другие товары, свободные от всяких прав или притязаний третьих лиц, были доставлены ему продавцом. Если продавец в течение такого срока не предпринял соответствующих действий в ответ на требование, это равнозначно существенному нарушению договора».

141. Все представители, выступавшие по данной статье, согласились, что пункт 1 этого проекта улучшает первоначальный текст.

142. Однако один из представителей выразил сомнение относительно необходимости применения слова «притязание» в дополнение к слову «право». Кроме того, было отмечено, что в соответствии с существующей формулировкой пункта даже необоснованная претензия третьей стороны дает покупателю право расторгнуть договор. С другой стороны, была высказана точка зрения, что важно сохранить слово «притязание», не давая при этом никаких определений, поскольку иначе покупателю придется доказывать, что данное право является справедливой и обоснованной претензией, а неудовлетворенная претензия, даже до вынесения решения, может сделать использование товаров рискованным и непрактичным.

143. Один из наблюдателей высказал предположение, что пункт 2 данной статьи является излишним, поскольку статьи 41—44, касающиеся уведомления и санкций, будут регулировать ситуации, предусмотренные в этом пункте. Тот же наблюдатель заявил, что слово «должен» там, где оно впервые появляется в данном пункте, обязывает покупателя требовать от продавца устранения дефекта по праву, а не по выбору. Он далее отметил, что можно будет провести различие между материальными претензиями и претензиями, имеющими целью запретить некоторые оговоренные виды использования.

144. Два наблюдателя отметили, что слово «притязание» в этой статье должно охватывать претензии, которые могут оказаться необоснованными. Однако оно не охватывает претензии, вытекающие из административных положений и прав промышленной собственности; такие претензии рассматриваются в статье 33. Они далее высказали мнение, что, как и в пункте 3 статьи 52 ЮЛИС, покупатель должен получать право на расторжение договора только в том случае, если претензия возникает в результате существенного нарушения договора, особенно в связи с основанными на договоре претензиями, которые относятся к ограничению конкретных видов использования товаров.

145. Рабочая группа постановила заменить слово «должен», там где оно впервые появляется в тексте, содержащемся в пункте 138, выше, словом «может» и приняли с учетом этой поправки текст, предложенный в докладе Генерального секретаря. Ниже приводится принятый текст:

«1. Продавец должен поставить товары, не являющиеся объектом права или притязания какого-либо третьего лица, если покупатель не

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III, 1972 г., часть вторая, I, A, 5, приложение II.

согласился принять товары, которые являются объектом такого права или притязания.

2. Если только продавец уже не знает о праве или притязании третьего лица, покупатель может сообщить продавцу о таком праве или притязании и потребовать, чтобы в разумный срок товары были освобождены от них и чтобы другие товары, свободные от всяких прав или притязаний третьих лиц, были доставлены ему продавцом. Если продавец в течение такого срока не предпринял соответствующих действий в ответ на требование, это равнозначно существенному нарушению договора».

Статья 53

146. В пункте 157 доклада Генерального секретаря было предложено опустить эту статью, поскольку она дублирует статью 34, которую Рабочая группа на своей третьей сессии постановила опустить.

147. Рабочая группа постановила опустить статью 53.

Статья 54

148. Основное содержание данной статьи было включено в статью 21 (см. пункт 30, выше).

Статья 55

149. Основное содержание данной статьи было включено в статьи 41—48.

II. РАССМОТРЕНИЕ СТАТЕЙ 56—70 ЮЛИС

Статья 56

150. Рабочая группа постановила принять без изменений первоначальный текст ЮЛИС для данной статьи. Текст статьи:

«Покупатель выплачивает цену товаров и доставляет их, как это предусматривается договором и настоящим Законом».

Статья 57

151. В статье 57 ЮЛИС предусматривается:

«Если в договоре, который был заключен, не указана цена или если в нем не содержатся положения относительно установления цены, то покупатель обязан уплатить цену, обычно взимаемую продавцом во время заключения договора».

152. Некоторые представители отметили, что эта статья касается вопросов, которые по-разному решаются в разных странах, и может рассматриваться как статья, устанавливающая действительность договоров, не содержащих никаких указаний на цену, поскольку, согласно статье 8 Единообразного закона, этот Закон не затрагивает составления договоров лишь в той степени, в какой в нем «явно не предусмотрено иное». При таких обстоятельствах применение этой статьи может на практике привести к существенным недоразумениям и даже несправедливости в случаях, когда покупателю придется выплачивать цену «обычно взимаемую продавцом», о которой покупатель мог вообще не знать во время переговоров. Эти представители предложили опустить указанную статью.

153. Некоторые другие представители указали также, что в соответствии со статьей 8 ЮЛИС вопросы о составлении договора и его действительности явно не подпадают под Закон. По мнению этих представителей, статья 57 применима лишь в том случае, если применимое право помимо ЮЛИС признает, что заключение этого договора было действительным. Это было подчеркнуто также первыми словами статьи 57: «Если в договоре, который был заключен». Было высказано также мнение, что исключение этой статьи приведет к утрате единообразия, поскольку к таким случаям будут применяться национальные правовые нормы, по которым заключение договора считается действительным, и, в частности, их положения, касающиеся метода установления цены в договорах о международной купле-продаже.

154. Один из наблюдателей предложил добавить в конце положения этой статьи фразу «если эта цена является разумной», для того чтобы продавец не мог потребовать чрезмерную цену.

155. Некоторые представители заявили, что будет трудно определить, является ли разумной цена, обычно взимаемая продавцом, и поддержали предложение одного из представителей о том, чтобы добавить в конце этого положения фразу «...или, в случае ее отсутствия, ту цену, которая существует на рынке во время заключения договора», с тем чтобы покупатель должен был уплачивать существующую рыночную цену, если цена, обычно взимаемая продавцом, не была точно установлена.

156. Один из представителей предложил также добавить следующий пункт: «Уплата цены состоит в передаче продавцу или другому лицу, указанному продавцом, денег или документов, предусмотренных в договоре».

157. Некоторые представители придерживались мнения, что предлагаемый выше пункт в большинстве случаев самоочевиден, а в ряде случаев, таких как банкротство продавца, может создать трудности.

158. Тот же представитель предложил включить в статью 57 следующий пункт: «В случае, рассмотренном в предыдущем пункте, предполагается, что речь идет о валюте страны продавца».

159. Некоторые представители не смогли принять вышеупомянутое предложение. Один из их доводов состоял в том, что вопрос о международных платежах не должен подпадать под Закон. Упоминалось также, что предлагаемое положение является не чем иным, как правилом толкования договора, и что такое правило не должно подпадать под Закон.

160. Рабочая группа учредила Редакционную группу IX в составе представителей Австрии, Мексики и Соединенного Королевства; этой Редакционной группе было предложено представить новый проект статьи 57 ЮЛИС.

161. Рабочая группа с некоторыми поправками утвердила текст, предложенный Редакционной группой. Ниже приводится утвержденный текст:

«Если в договоре, который был заключен, не указана ясно или в скрытой форме цена или если в нем не содержится положения относительно установления цены товаров, то покупатель обязан уплатить цену, обычно взимаемую продавцом во время заключения договора; если такая цена точно не установлена, то покупатель обязан уплатить обычную цену на такие товары, продававшиеся при сопоставимых обстоятельствах в то время».

162. Рабочая группа предложила представителю Мексики изучить вопрос о валюте платежа, затронутый в пунктах 158 и 159, выше, с тем чтобы представить новое предложение на одной из последующих сессий Рабочей группы.

163. Один из представителей выразил мнение, что можно согласовать подход общего права и гражданского права, чтобы первая фраза этой статьи выглядела следующим образом: «Если при заключении договора о купле-продаже стороны...» вместо «Если в договоре, который был заключен».

164. Один из представителей предложил изменить принятый текст таким образом, чтобы рыночная цена стала главным критерием, а цена, обычно взимаемая продавцом, применялась лишь в тех случаях, когда рыночная цена не может быть установлена. Это предложение было поддержано другим представителем.

Статья 58

165. Статья 58 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«Если цена устанавливается в зависимости от веса товара, то в случае сомнения цена определяется по весу нетто товара».

166. Некоторые представители предложили заменить формулировку «в случае сомнения», как недостаточно четкую, словами «если иное не вытекает из соглашения сторон».

167. Другие представители придерживались того мнения, что положение этой статьи является полезным и его следует сохранить без изменений.

168. Некоторые другие представители полагали, что эта статья касается только вопросов толкования, которые могут охватываться обычаями, применимыми согласно статье 9 ЮЛИС, и поэтому ее следует опустить.

169. Один из представителей предложил добавить к статье 58 следующий пункт:

«1. Если возникают сомнения относительно валюты, в которой должна быть уплачена цена, для уплаты применяется валюта страны продавца».

170. Некоторые представители придерживались того мнения, что формулировка предложенного нового пункта является нечеткой и может истолковываться как означающая прямо противоположное тому, что в нее намеревались вложить.

171. Учитывая эти замечания, Рабочая группа отложила решение по этой статье до своей следующей сессии.

Статья 59

172. Статья 59 ЮЛИС сформулирована следующим образом:

«1. Покупатель должен уплатить цену продавцу в месте нахождения его предприятия или, при отсутствии такового, в месте постоянного пребывания; если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов, то он должен последовать в месте такой передачи.

2. Если в результате перемены после заключения договора места нахождения предприятия или места постоянного пребывания продавца расходы по производству платежа возрастут, то такое увеличение расходов относится на продавца».

173. Один из представителей предложил добавить к этой статье следующий пункт:

«3. Покупатель обязан выполнять все требования своих национальных законов, с тем чтобы дать продавцу возможность получить цену, предусмотренную в договоре».

174. Один из представителей придерживался того мнения, что предложенный новый пункт затрагивает важные вопросы, касающиеся отказа правительства разрешить перечисление причитающегося платежа, который при определенных обстоятельствах может создавать освобождение от ответственности. Поэтому указанный представитель предложил рассмотреть это предложение в связи со статьей 74 ЮЛИС.

175. Некоторые представители полагали, что предложенный новый пункт является естественным следствием пункта 1 и что он затрагивает лишь вопрос о том, кто должен выполнять формальности, требуемые для перечисления платежа продавцу. По мнению этих представителей, предлагаемый пункт следовало бы объединить с пунктом 2.

176. Другие представители придерживались того мнения, что, если предложенный новый пункт затрагивает лишь вопрос о том, кто должен выполнять формальности, требуемые для перечисления платежа, он является излишним, поскольку пункт 1 этой статьи косвенно охватывает указанный вопрос.

177. Учитывая эти замечания, Рабочая группа постановила утвердить пункты 1 и 2 статьи 50 ЮЛИС без изменений и отложила рассмотрение указанного выше предложения до представления заинтересованными представителями пересмотренного проекта.

Статьи 60—70

178. Рабочая группа постановила отложить рассмотрение этих статей до своей пятой сессии.

III. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

179. Рабочая группа приняла к сведению высказанные на пятой сессии Комиссии и в Шестом комитете на двадцать седьмой сессии Генеральной Ассамблеи мнения о том, что для ускорения ее работы ей следует, по возможности, проводить более длительные сессии и чаще созывать их.

180. Рабочая группа согласилась с тем, что вопрос о сроках и продолжительности ее сессий может решаться лишь с учетом сроков и продолжительности сессий других вспомогательных органов Комиссии, а также финансовых последствий увеличения продолжительности или более частого созыва ее сессий. Поэтому она решила передать указанный вопрос на рассмотрение шестой сессии Комиссии.

181. Рабочая группа постановила на своей очередной сессии рассмотреть статьи 60—90 ЮЛИС.

182. По рекомендации Председателя Рабочая группа поручила представителям указанных ниже стран рассмотреть переданные им статьи 71—90 ЮЛИС и заблаговременно представить свои замечания и предложения по ним Секретариату для анализа и распространения среди членов Рабочей группы до ее пятой сессии. Эти статьи были распределены следующим образом:

Статьи		
71—73:	СССР	в сотрудничестве с Австрией, Бразилией и Соединенным Королевством
Статья 74:	Соединенное Королевство	в сотрудничестве с Австрией, Ганой, СССР и Японией
Статьи 75—77:	Соединенные Штаты Америки	в сотрудничестве с Венгрией, Ираном, Францией и Японией
Статьи 78—81:	Франция	в сотрудничестве с Венгрией, Соединенными Штатами Америки и Тунисом
Статьи 82—90:	Мексика	в сотрудничестве с Австрией, Индией и Японией

183. Рабочая группа предложила представителям всех членов Группы и наблюдателей представить Секретариату все замечания и предложения по указанным выше статьям ЮЛИС, которые они сочтут целесообразными, для рассмотрения Рабочей группой на ее очередной сессии.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Пересмотренный текст статей 18—70 Единообразного закона *

Статья 18

Продавец обязуется поставить товары, передать все соответствующие документы и передать право собственности на условиях, предусмотренных в договоре и в настоящем Законе.

Статья 19

(Исключена)

Статья 20

Поставка осуществляется:

a) если договор о продаже предусматривает перевозку товаров путем сдачи товаров перевозчику для передачи покупателю;

b) если в случаях, не предусмотренных в предыдущем пункте, договор касается товаров, определенных индивидуальными признаками, или неиндивидуализированных товаров, которые должны быть взяты из определенных запасов либо изготовлены или произведены, и стороны в момент заключения договора знали о том, что товары находились либо должны были быть изготовлены или произведены в конкретном месте — путем предоставления товаров в распоряжение покупателя в этом месте;

c) во всех других случаях — путем предоставления товаров в распоряжение покупателя там, где в момент заключения договора находилось место деятельности продавца, а при отсутствии такового — в месте его обычного проживания.

Статья 21

1. Если продавец обязан сдать товары перевозчику, он должен заключить в обычном порядке и на обычных условиях такие договоры, которые необходимы для перевозки товаров в установленное место. Если на товарах не имеется ясно выраженных отметок путем нанесения адреса или иным способом о их предназначении для данного договора, продавец должен направить покупателю извещение об отгрузке и, в случае необходимости, специальный документ, специфицирующий товары.

2. Если продавец не обязан по договору сам застраховать товары на время перевозки, он должен представить покупателю по просьбе последнего все сведения, необходимые для заключения им договора страхования.

Статья 22

Продавец поставляет товары:

a) если срок установлен либо вытекает из соглашения или торгового обычая — к условленному сроку; или

b) если срок установлен (например, указанный месяц или сезон), либо вытекает из соглашения или торгового обычая — в этот срок в дату, определенную продавцом, если обстоятельства не указывают на то, что эту дату должен определить покупатель; или

c) в любом другом случае — в разумный срок после заключения договора.

Статья 23

Если договор или обычай требуют от продавца доставки документов, касающихся товаров, продавец должен представить такие документы в момент и в месте, предусмотренном договором или обычаем.

Статьи 24—32

(Включены в статьи 41—48)

Статья 33

1. Продавец доставляет товары, количество, качество и спецификация которых соответствуют условиям договора, ко-

* Квадратные скобки указывают, что Рабочая группа еще не приняла окончательного решения по взятым в скобки положениям.

торые находятся в контейнерах или в упаковке, удовлетворяющих требованиям договора, и которые, если они отвечают условиям договора,

a) соответствуют целям, для которых обычно использовались бы товары аналогичной спецификации;

b) соответствуют любой конкретной цели, прямо или косвенно сообщенной продавцу во время заключения договора, за исключением тех случаев, когда из обстоятельств видно, что покупатель не полагался или для него было неразумным полагаться на опыт и суждения продавца;

c) обладают качествами товаров, представленных продавцом покупателю в качестве образца или модели;

d) находятся в контейнерах или упаковке, обычной для таких товаров.

2. Продавец не несет ответственности в соответствии с подпунктами *a* — *d* предыдущего пункта за любой дефект, если во время заключения договора покупатель знал или не мог не знать о таком дефекте

Статья 34

(Исключена)

Статья 35

1. Продавец несет ответственность по договору и по настоящему Закону за любое несоответствие, которое существует в момент перехода риска, даже если это несоответствие становится очевидным только после этого момента. [Однако, если риск не переходит ввиду декларации об отмене договора или требования о замене товаров, соответствие товаров договору определяется их состоянием в момент, когда риск перешел бы, если бы они соответствовали договору.]

2. Аналогичным образом продавец несет ответственность за любое несоответствие, которое возникает после момента, установленного в пункте 1 настоящей статьи, и является следствием нарушения продавцом любых обязательств, включая нарушение прямо выраженной гарантии в том, что товары будут соответствовать их обычному назначению или какому-либо конкретному назначению, или что они будут сохранять определенные качества или свойства в течение определенного периода.

Статья 36

(Включена в статью 33)

Статья 37

В случае досрочной доставки продавец сохраняет право до наступления срока доставки доставить недостающую часть или количество, либо новые товары, соответствующие договору, или устранить дефект в доставленных товарах, если только эти операции не причиняют покупателю неудобств или не вызывают чрезмерных расходов с его стороны. Однако за покупателем сохраняется право требовать возмещения убытков, как это предусмотрено в статье 82.

Статья 38

1. Покупатель должен проверить товары или организовать их проверку в короткий срок.

2. В случае перевозки товаров покупатель должен проверить их в месте назначения.

3. Если товары переотправляются покупателем и при этом покупатель не имеет разумной возможности проверить их, а продавец во время заключения договора знал или должен был знать о возможности такой переотправки, то проверка товаров может быть отложена до их прибытия в новое место назначения.

Статья 39

1. Покупатель теряет право ссылаться на несоответствие товаров, если он не заявил о нем продавцу в разумный срок, считая с момента, когда он обнаружил или должен был обнаружить это несоответствие. Однако, если впоследствии выявится несоответствие, которое не могло быть обнаружено при проверке, предусмотренной в статье 38, покупатель может сослаться на него при условии, что он сообщит об этом продавцу в разумный срок после его обнаружения. [В любом случае покупатель утрачивает право ссылаться на несоответствие товаров, если он не сообщил о нем продавцу в двухлетний срок, считая со дня передачи товаров, когда это несоответствие не составляет нарушения гарантии, распространяющейся на [более длительный] [иной] период].

2. Сообщая продавцу о каком-либо несоответствии товаров, покупатель должен указать характер этого несоответствия.

3. Если любое уведомление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, было направлено письмом, телеграммой или другим соответствующим способом, то обстоятельство, что оно задержалось или не прибыло по назначению, не лишает покупателя права ссылаться на него.

Статья 40

Продавец не имеет права ссылаться на положения статей 38 и 39, если несоответствие относится к обстоятельствам, о которых ему было известно или о которых он не мог не знать и которые он сохранил в тайне.

Статья 41

1. В тех случаях, когда продавец не может выполнить какое-либо из своих обязательств по договору купли-продажи и по настоящему Закону, покупатель может:

a) осуществить права, предусмотренные в статьях 42—46;

b) потребовать возмещения убытков, как это предусматривается в статье 82 или в статьях 84—87.

2. Продавец ни при каких обстоятельствах не имеет права ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки.

Статья 42

1. Покупатель имеет право требовать от продавца выполнения договора в тех пределах, в каких исполнение в натуре может требоваться судом в соответствии с его собственным законом в отношении аналогичных договоров купли-продажи, которые не регулируются Единообразным законом, если только покупатель не действует непоследовательно в отношении этого права, расторгнув договор в соответствии со статьей 44 или снизив цену в соответствии со статьей 45 или [уведомив продавца о своем решении самому исправить дефект].

2. Однако в тех случаях, когда товары не соответствуют условиям договора, покупатель может потребовать от продавца доставить замену этих товаров только тогда, когда несоответствие товаров является существенным нарушением договора и когда уведомление об этом было быстро направлено продавцу.

Статья 43

Когда покупатель требует от продавца выполнения договора, он может назначить дополнительный срок разумной продолжительности для поставки или исправления дефекта или других несоответствий. Если продавец не выполнит это требование в течение дополнительного срока или если покупатель не назначил такого срока в пределах разумного периода времени или если продавец еще до истечения соответствующего срока объявит, что он не выполнит это требование, покупатель может использовать все средства защиты, предоставляемые ему в соответствии с настоящим Законом.

Статья [43-бис]

1. Продавец может даже после истечения срока поставки исправить любое невыполнение им своих обязательств, если он может сделать это без такой задержки, которая означала бы нарушение договора в целом, и если это не вызывает для покупателя неудобства или расходов свыше разумных пределов, если только покупатель не объявил об аннулировании договора в соответствии со статьей 44 или о снижении цены в соответствии со статьей 45 [или не уведомил продавца, что он сам исправит несоответствие].

2. Если продавец требует от покупателя объявить свое решение в соответствии с предшествующим пунктом, а покупатель не выполняет это требование в течение разумного срока, продавец может выполнять свои обязательства при условии, что он сделает это не позже истечения любого срока, указанного в этом требовании, или, если срок не указан, в течение разумного срока. Предполагается, что уведомление продавца о том, что он выполнит свои обязательства в течение конкретного срока, включает требование настоящего пункта относительно объявления покупателем своего решения.

Статья 44

1. Путем уведомления продавца покупатель может объявить об аннулировании договора:

a) если невыполнение продавцом любого из его обязательств по договору купли-продажи или по настоящему Закону составляет нарушение договора в целом или

b) если продавец не поставил товары в течение дополнительного срока, установленного покупателем в соответствии со статьей 43.

2. Покупатель теряет право объявить об аннулировании договора, если он не уведомил об этом продавца в течение разумного срока:

a) в случаях, когда продавец не доставил товары [или документы] в срок — после того, как покупатель был уведомлен, что товары [или документы] были переданы с опозданием, или после того, как покупатель потребовал от продавца объявить о своем решении в соответствии со статьей [43-бис, пункт 2];

b) во всех других случаях — после того, как покупатель обнаружил неисполнение продавца или должен был обнаружить его, или в случае, если покупатель потребовал от продавца исполнения, после истечения срока, упомянутого в статье 43.

Статья 45

Когда товары не соответствуют условиям договора, покупатель может заявить о снижении цены пропорционально уменьшению стоимости товаров к моменту расторжения договора в результате этого несоответствия.

Статья 46

1. Если продавец передал только часть товаров или недостаточное их количество или если только часть переданных товаров соответствует договору, в отношении этой части или недостающего количества или части, не соответствующей договору, применяются положения статей [43, 43-бис и 44].

2. Покупатель может объявить о расторжении договора только в том случае, если необеспечение доставки товаров полностью и в соответствии с договором составляет нарушение договора в целом.

Статья 47

1. Если продавец предлагает поставить товары до установленного срока, покупатель может принять поставку или отказаться от ее принятия.

2. Если продавец товаров предъявил покупателю большее количество, чем то, которое предусмотрено договором, покупатель может не принять или принять количество, превышающее предусмотренное договором. Если покупатель отказывается принять большее количество, от продавца может быть потребовано возмещение убытков, предусмотренных в статье 82. Если он принимает все или часть количества, которое превышает договор, он должен уплатить за него по цене договора.

Статья 48

[Покупатель может воспользоваться правами, предусмотренными в статьях [43—46], еще до установленного момента поставки, если выяснится, что товары, подлежащие передаче, не будут соответствовать договору.]

Статья 49
(Исключена)

Статья 50

(Перенесена в статью 23)

Статья 51
(Исключена)

Статья 52

1. Продавец должен поставить товары, не являющиеся объектом права или притязания какого-либо третьего лица, если покупатель не согласился принять товары, которые являются объектом такого права или притязания.

2. Если только продавец уже не знает о праве или притязании третьего лица, покупатель может сообщить продавцу о таком праве или притязании и потребовать, чтобы в разумный срок товары были освобождены от них или чтобы другие товары, свободные от всяких прав или притязаний третьих лиц, были доставлены ему продавцом. Если продавец в течение такого срока не предпринял соответствующих действий в ответ на требование, это равнозначно существенному нарушению договора.

Статья 53

(Исключена)

Статья 54

(Перенесена в статью 21)

Статья 55

(Включена в статьи 41—48)

Статья 56

Покупатель выплачивает цену товаров и доставляет их, как это предусматривается договором и настоящим Законом.

Статья 57

Если в договоре, который был заключен, не указана ясно или в скрытой форме цена или если в нем не содержится положения относительно установления цены товаров, то покупатель обязан уплатить цену, обычно взимаемую продавцом во время заключения договора; если такая цена точно не установлена, то покупатель обязан уплатить обычную цену на такие товары, продававшиеся при сопоставимых обстоятельствах в то время.

Статья 58

[Если цена устанавливается в зависимости от веса товара, то в случае сомнения цена определяется по весу нетто товара.]

Статья 59

1. Покупатель должен уплатить цену продавцу в месте нахождения его предприятия, или при отсутствии такового, в месте постоянного пребывания; если платеж должен быть произведен против передачи товара или документов, то он должен последовать в месте такой передачи.

2. Если в результате перемены после заключения договора места нахождения предприятия или места постоянного пребывания продавца расходы по производству платежа возрастут, то такое увеличение расходов относится на продавца.

Статья 60

Если стороны согласовали дату для уплаты цены или если такая дата установлена обычаем, покупатель без каких-либо других формальностей выплачивает цену в эту дату.

Статья 61

1. Если покупатель не уплатит цену на условиях, установленных договором и настоящим Законом, продавец вправе потребовать от покупателя выполнения его обязательства.

2. Продавец не может потребовать от покупателя уплаты цены, если перепродажа продавцом товара соответствует торговой практике и разумно возможна. В этом случае договор расторгается ipso facto с того момента, когда такая перепродажа осуществлена.

Статья 62

1. Если неуплата цены в установленный срок является существенным нарушением договора, продавец может либо потребовать от покупателя уплаты цены, либо заявить о расторжении договора. Он должен сообщить о своем решении в разумный срок; в противном случае договор расторгается ipso facto.

2. Если неуплата цены в установленный срок не является существенным нарушением договора, продавец может предоставить покупателю дополнительный срок разумной продолжительности. Если покупатель не уплатит цену по истечении дополнительного срока, продавец может по своему выбору потребовать уплаты цены или в короткий срок заявить о расторжении договора.

Статья 63

1. В случае расторжения договора по причине неуплаты цены продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87.

2. Если договор не расторгается, продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 82 и 83.

Статья 64

Покупатель ни в коем случае не может ходатайствовать перед судом или арбитражем о предоставлении ему отсрочки для уплаты цены.

Статья 65

Приемка товара состоит для покупателя в совершении действий, необходимых для передачи товара и его принятия.

Статья 66

1. Если неисполнение покупателем своего обязательства в отношении приемки товара на условиях, установленных в договоре, является существенным нарушением договора или дает продавцу справедливые основания опасаться того, что цена не будет уплачена, продавец может заявить о расторжении договора.

2. Если непринятие товара не является существенным нарушением договора, продавец может предоставить покупателю дополнительный срок разумной продолжительности. Если покупатель не примет товар по истечении дополнительного срока, продавец может в короткий срок заявить о расторжении договора.

Статья 67

1. Если согласно договору покупатель зарезервировал за собой право определить в дальнейшем форму, размеры или иные данные, характеризующие товар (продажа по спецификации), и если покупатель не составит этой спецификации к сроку, согласованному в ясно выраженной форме или подразумеваемому или до истечения разумного срока, считая с момента получения требования продавца, продавец может либо заявить в короткий срок о расторжении договора, либо сам составить спецификацию в соответствии с потребностями покупателя, как они ему известны.

2. Если продавец сам составляет спецификацию, он должен сообщить покупателю данные, содержащиеся в спецификации, и предоставить ему разумный срок для представления другой спецификации. Если покупатель не воспользуется этой возможностью, то спецификация, составленная продавцом, будет обязательной.

Статья 68

1. В случае расторжения договора из-за непринятия товара или из-за отсутствия спецификации продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87.

2. Если договор не расторгается, продавец вправе потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82.

Статья 69

Покупатель должен принять меры, предусмотренные договором, обычаями или действующими правилами, с целью обеспечения или гарантии уплаты цены, как-то: акцепт векселя, открытие аккредитива или предоставление банковской гарантии.

Статья 70

1. Если покупатель не исполнит какого-либо обязательства, иного, чем те, которые предусмотрены в разделах I и II настоящей главы, продавец может:

a) если неисполнение является существенным нарушением договора, заявить о расторжении договора, если только он заявит об этом в короткий срок, и потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статьях 84—87; или

b) в других случаях — потребовать возмещения убытков, предусмотренных в статье 82.

2. Продавец может также требовать от покупателя исполнения его обязательства, если только договор не расторгнут.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Доклад Генерального секретаря об обязанностях продавца в международной купле-продаже товаров: обобщение работы, проделанной Рабочей группой, и предлагаемые решения еще не решенных проблем

[Содержание см. в документе A/CN.9/WG.2/WP.16, который воспроизводится в настоящем томе выше, во второй части, I, A, 2]

4. Список соответствующих документов, невоспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Четвертая сессия Рабочей группы по международной купле-продаже товаров	
Текст замечаний и предложений представителей членов Рабочей группы по статьям 56—70 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/WP.15/ Add.1
Текст исследований и предложений представителей СССР, Японии и Австрии, касающихся некоторых обязательств продавца	A/CN.9/WG.2/WP.16/ Add.1
Замечания представителя Венгрии по статьям 24—32 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/WP.16/ Add.1
Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.2/R.1
Поправки, предлагаемые Норвегией в целях пересмотра главы III ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1
Поправки предлагаемые Норвегией в целях пересмотра главы IV ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2
Норвегия: Предварительный проект свода санкций, применимых к большинству случаев нарушения торгового договора со стороны продавца (основан на документе A/CN.9/WG.2/WP.16, стр. 69—74)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.3
Австрия и Франция: Proposition tendant à modifier le texte français du projet d'article 33 (A/CN.9/WG.2/WP.16, p. 22)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.4 *
Включение статьи 36 в статью 33 ЮЛИС (предложение Редакционной группы VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.5
Статья 42 (предложение Редакционной группы VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.6
Соединенные Штаты Америки: предложение относительно статьи 33	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.7
Статья 35 (предложение Редакционной группы III)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.8/ Rev.1
Редакционная группа VIII: предлагаемая статья 46	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.9
Статья 39 (предложение Редакционной группы V)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.10
Статья 57 (предложение Редакционной группы IX)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.11
Проект доклада Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.12 and Add.1 2 and 3
Статья 57 (предложение представителя Мексики и наблюдателя на Гаагской конференции)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.13
Статьи 43 и 44 (предложение Редакционной группы VII)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.14
Список участников	A/CN.9/WG.2/IV/SRP.15

* Касается только текста на французском языке.

B. Общие условия купли-продажи и типовые договоры
Доклад Генерального секретаря

Возможность разработки общих условий купли-продажи, охватывающих широкий круг товаров (A/CN.9/78)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ	1—5	93
II. МЕТОД АНАЛИЗА И СТРУКТУРА ИССЛЕДОВАНИЯ	6—9	94
III. АНАЛИЗ ОБЩИХ УСЛОВИЙ ЭКЕ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ЗЕРНОВЫМ	10—23	94
A. Общие замечания	10—12	94
B. Договоры на взаимной и не на взаимной основе	13—14	95
C. Состояние в момент отгрузки и условия поставки фжи (гарантированные условия при разгрузке); вес в момент отгрузки и полная выгрузка	15—16	95
D. Вид перевозки: по морю, по внутренним водным путям и по железной дороге	17—21	95
E. Сиф, фоб и другие типовые торговые условия	22	96
F. Общие замечания в отношении общих условий ЭКЕ	23	97
IV. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЙ, СОДЕРЖАЩИХСЯ В РАЗЛИЧНЫХ ОБРАЗЦАХ ОБЩИХ УСЛОВИЙ	24—180	97
A. Составление договора	30—36	98
B. Лицензии	37—40	98
C. Налоги, пошлины и штрафы	41—43	99
D. Количество: колебания; определение доставленного количества	44—49	99
E. Качество товаров и его подтверждение	50—55	99
F. Упаковка	56—57	100
G. Место и время доставки	58—68	100
H. Торговые условия	69—76	101
I. Страхование	77—81	102
J. Документация	82—86	103
K. Транспортировка товара	87—89	103
L. Данные по отгрузке, инструкции, уведомления, дата погрузки	90—99	104
M. Гарантия	100—106	105
N. Переход риска	107—112	106
O. Условия платежа	113—127	106
P. Уведомление о претензиях	128—134	108
Q. Средства защиты при нарушении условий поставки	135—153	108
R. Средства защиты при поставке товаров, не соответствующих условиям контракта	154—160	110
S. Средства защиты при невыполнении других обязательств	161—163	111
T. Средства защиты продавца в отношении просрочки платежа со стороны покупателя	164—166	112
U. Освобождение от ответственности	167—178	112
V. Прочие положения	179—180	114
V. ВЫВОДЫ И БУДУЩАЯ РАБОТА	181—200	114
Приложения		
I. ТИПОВЫЕ ФОРМЫ ДОГОВОРОВ О КУПЛЕ-ПРОДАЖЕ ЗЕРНОВЫХ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ ПОД ЭГИДОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ДЛЯ ЕВРОПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ *		116
II. ПЕРЕЧЕНЬ ОБЩИХ УСЛОВИЙ, РАССМАТРИВАЕМЫХ В ЧАСТИ IV ДОКЛАДА		116

* Прилагается только к подлиннику.

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Комиссия на своей сессии просила Генерального секретаря:

«предпринять исследование практической возможности разработки общих условий, охватывающих более широкий круг товаров. Исследование должно учитывать, среди прочего, выводы, содержащиеся в [докладе о ходе осуществления программы, который будет представлен на четвертой сессии], о котором говорилось выше в пункте 1, и анализ общих условий Экономической комиссии для Европы, который будет представлен Японией»[1].

2. В соответствии с этой просьбой Генеральный секретарь представил Комиссии на ее четвертой сессии доклад, охватывающий первую стадию изучения практической возможности разработки общих условий, охватывающих более широкий круг товаров[2]. Эта стадия исследования имела целью выделение и анализ проблем, рассматривающихся в общих условиях, текст которых содержится в документе A/CN.9/R.6.

3. В свете этого доклада Комиссия просила Генерального секретаря «продолжать свое исследование о возможности разработки общих условий, охватывающих более широкий круг товаров, и, по возможности, представить это исследование на пятой сессии Комиссии»[3].

4. В ответ на это решение Генеральный секретарь представил Комиссии на ее пятой сессии доклад о второй стадии исследования о практических возможностях[4]. Основываясь на этом докладе, Комиссия просила Генерального секретаря:

«представить Комиссии на ее шестой сес-

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее третьей сессии (1970 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17* (A/8017), пункт 102 *b*, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, III, A.

[2] Документ A/CN.9/54, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть вторая, I, B, 1.

[3] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 106, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A.

[4] Документ A/CN.9/69.

сии окончательное исследование о практических возможностях разработки общих условий, охватывающих более широкий круг товаров, и, по возможности, приступить к разработке руководящих принципов по этому вопросу и к составлению проектов таких общих условий»[5].

5. Настоящий доклад является завершением исследования практических возможностей, на которое имеется ссылка выше. Генеральный секретарь также завершил подготовку первого проекта «общих» условий. Однако было решено, что по причинам, изложенным ниже, такой проект должен быть представлен Комиссии лишь после консультаций с торговыми объединениями и другими заинтересованными организациями в различных регионах мира и пересмотра проекта с учетом таких консультаций.

II. МЕТОД АНАЛИЗА И СТРУКТУРА ИССЛЕДОВАНИЯ

6. Как известно, основной целью первой стадии исследования о практических возможностях, представленного Комиссии на ее четвертой сессии, было выделение вопросов, которые обычно содержатся в существующих общих условиях, охватывающих широкий круг товаров. Известно также, что в результате этого исследования Генеральный секретарь сделал следующие предварительные выводы:

a) хотя не все вопросы, выделенные в исследовании, содержатся во всех общих условиях или касаются всех видов товаров, это обстоятельство само по себе необязательно исключает включение таких вопросов в проект «общих» общих условий; в тех случаях, когда положение относится только к конкретному товару или виду товаров в тексте общих условий, могла бы быть предусмотрена ограниченная применимость этого положения;

b) нет необходимости составлять отдельные формы общих условий, предусматривающих различные условия доставки, такие как фоб или сиф; интерпретация всех этих выбираемых условий могла быть включена в один свод общих условий, и стороны могли бы договариваться, какое из этих условий должно применяться к договору, вместо того чтобы согласовывать форму, которая должна применяться к их договору;

c) возможность составления «общих» общих условий зависит не от решения на данной стадии того, какие вопросы следует охватить в таком проекте, но скорее от того, возможно ли выработать формулировку об основных вопросах, которые могли бы быть включены в общие условия неограниченной применимости.

7. С целью проверки правильности этих предварительных выводов в настоящем исследовании анализируется ряд общих условий, относящихся к различным видам товаров. Этот анализ преследует двоякую цель:

a) сравнить вопросы, рассматриваемые в «общих» общих условиях, с вопросами, рассматриваемыми в общих условиях ограниченной применимости; и

b) сравнить положения, включенные в оба вида общих условий, с целью обеспечения удовлетворительного источника для выработки единообразных положений по различным затронутым вопросам, которые были бы применимы ко всем товарам или к широкому кругу товаров.

8. С этой целью в части III настоящего доклада анализируются положения общих условий ЭКЕ, относящихся к зерновым (общие условия №№ 1 А — 8 В), и из этого анализа делаются выводы для использования при рассмотрении возможности и желательности составления «общих» общих условий.

9. В части IV этого исследования проводится дальнейший анализ и сравниваются формулировки, о которых говорилось выше, с общими условиями, относящимися к другим сельскохозяйственным продуктам, готовым сельскохозяйственным продуктам, лесу, каучуку, полезным ископаемым и различным видам товаров фабричного производства и машиностроительной промышленности. Эти общие условия перечислены в приложении II. В части V настоящего исследования излагаются конечные выводы и определенные рекомендации в отношении будущей работы по вопросу об общих условиях купли-продажи и типовых договорах.

III. АНАЛИЗ ОБЩИХ УСЛОВИЙ ЭКЕ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ЗЕРНОВЫМ

A. Общие замечания

10. Экономическая комиссия для Европы Организации Объединенных Наций (ЭКЕ) разработала 16 различных форм о купле-продаже зерновых. Восемь из них относятся к купле-продаже на условиях сиф (морские перевозки), две — к купле-продаже на условиях фоб (морские перевозки), две — к купле-продаже с перевозками по железной дороге. Остальные четыре относятся к купле-продаже с перевозками по внутренним водным путям (две на условиях сиф и две на условиях фоб). Все эти общие условия перечислены в приложении I к настоящему докладу.

11. Следует отметить, что общие условия ЭКЕ, относящиеся к зерновым, касаются в той или иной форме и более подробно тех же вопросов, которые выделены в предварительном исследовании[6], за исключением двух вопросов: вопроса о

[5] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 43, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A.

[6] Документ A/CN.9/54, раздел D; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть вторая, I. B. 1.

передаче собственности и вопроса о составлении договора. Следует, однако, отметить, что в связи с этими положениями ЭКЕ нет необходимости вырабатывать договор, потому что они составлены как типовые формы договоров, а не как общие условия.

12. Положения в различных общих условиях ЭКЕ, относящихся к зерновым, одинаковы, если не считать некоторых различий, большинство из которых обусловлено специфическими характеристиками вида перевозки или выбранных условий торговли, например сиф и фоб, на взаимной или не на взаимной основе и т. д. Эти различия изложены в пунктах 13—22, ниже.

B. Договоры на взаимной и не на взаимной основе

13. В этих общих условиях проводится различие между договорами на взаимной и не на взаимной основе, так что, когда качество доставленных товаров не отвечает качеству, о котором была достигнута договоренность:

a) по договору на взаимной основе покупатель имеет право на получение выплаты, если качество ниже того, о котором была достигнута договоренность, и должен произвести выплату продавцу, если качество выше;

b) по договору не на взаимной основе покупатель имеет право на получение выплаты, если качество ниже того, о котором была достигнута договоренность, но не несет обязанности обеспечения такой выплаты продавцу, если качество выше.

14. Поэтому все контракты на взаимной основе содержат дополнительные положения, предусматривающие, что покупатель должен обеспечить продавцу определенную выплату, если фактическое качество доставленных товаров лучше, чем качество, оговоренное в договоре.

C. Состояние в момент отгрузки и условия поставки ржи (гарантированные условия при разгрузке); вес в момент отгрузки и полная выгрузка

15. Вышеуказанные термины означают, гарантировано ли состояние грузов и определен ли окончательный вес в порту отгрузки или разгрузки. В зависимости от этого соответственно изменяются положения, связанные с этими терминами.

16. Следует отметить, что в то время как в случае морской перевозки на условиях сиф составляются специальные формы для каждой из двух вышеуказанных возможностей, в случае перевозки по внутренним водным путям или по железной дороге не существует отдельных форм. В этих случаях оставляется пустое место, которое заполняется сторонами в целях указания места (отгрузки или выгрузки), где должны быть определены вес и состояние грузов.

D. Вид перевозки: по морю, по внутренним водным путям и по железной дороге

17. Рассматриваемые общие условия ЭКЕ касаются лишь трех видов перевозки, а именно: по морю, по внутренним водным путям и по железной дороге; они не касаются других видов перевозки, таких как по шоссейной дороге или по воздуху.

18. Как указано выше, в пункте 10, отдельные договоры существуют лишь для условий сиф и фоб в случае перевозки по морю или по внутренним водным путям. Следовательно, не существует форм договоров для других торговых условий, используемых в международных торговых договорах, предусматривающих перевозку по морю или внутренним водным путям, таких как «стоимость и фрахт», «с пристани», «с судна» и фас.

19. Не выработано отдельных форм для различных торговых условий, используемых в случае перевозки по железной дороге. Таким образом, те же формы применимы при купле-продаже, осуществляемой на основе таких торговых условий, как «франко-вагон», «провоз оплачен до», «провоз оплачен до означенного пункта на границе экспортирующей страны» и «доставка в».

20. Существуют некоторые различия в положениях, содержащихся в различных формах, касающихся перевозки по морю, внутренним водным путям и железной дороге, которые обусловливаются непосредственно различием видов перевозки. Эти различия включают следующие:

a) В формах договоров, относящихся к морской перевозке, имеются положения, касающиеся отгрузки товаров, такие как положение о типе используемого судна, возможность отклонения и минимальный груз, который может быть отправлен на одном судне. Такие положения не содержатся в формах договоров для перевозки по внутренним путям, а также договоров для перевозки по железной дороге.

b) В договорах о морской перевозке, если стороны соглашаются определить вес товаров путем совместной проверки и *покупатель* в момент проверки отсутствует, вес, указанный в коносаменте, считается окончательным. В договорах о перевозке по внутренним водным путям, если *любая из сторон* отсутствует в подобном случае, взвешивание осуществляется присяжными весовщиками или в соответствии с обычаями порта отгрузки. В случае перевозки по железной дороге, если *любая из сторон* отсутствует, вес, установленный железной дорогой, будет считаться окончательным.

c) Число дней, в течение которых продавец должен информировать покупателя о дате отгрузки, в договорах о морской перевозке составляет от 2 рабочих дней до 10 календарных дней, в зависимости от пункта отгрузки и/или пункта разгрузки; в договорах о перевозке по внутренним водным путям этот период составляет от 2

до 5 рабочих дней, в зависимости от того, превышает ли расстояние между портами отгрузки и разгрузки 200 километров; в договорах о железнодорожной перевозке этот период составляет 1 рабочий день или как согласовано между сторонами.

21. С другой стороны, существуют различия в положениях, которые, по-видимому, не связаны непосредственно или обязательно с данным видом перевозки. Можно указать на следующие различия:

a) В договоре о морской перевозке продавец имеет право на возможное отклонение в отношении грузов до 10 процентов и до 5 процентов в отношении посылок. В договоре о перевозке по внутренним водным путям максимальный размер возможного отклонения составляет 5 процентов и в договоре о перевозке по железной дороге — 2 процента.

b) В договорах о морской перевозке на условиях сиф имеются положения о собственности и праве распоряжаться мешками, в которых доставляются товары. Таких положений не существует ни в договорах, относящихся к перевозке по железной дороге или по внутренним водным путям (сиф и фоб), ни в договорах о морской перевозке на условиях фоб.

c) В договоре о морской перевозке на условиях сиф, если покупатель осуществляет свое право отказа от товара, он не имеет права требовать замены товаров или претендовать на какое-либо возмещение, которое обычно предоставляется выполняющей условия стороне. В случае договоров о перевозке по внутренним водным путям или по железной дороге на условиях сиф не имеется такого ограничения, и вопрос о дополнительном возмещении оставляется на решение арбитража, если стороны не придут к соглашению.

d) В то время как в договорах о перевозке по морю или внутренним водным путям выражение «немедленная отгрузка» определяется как занимающая 6 рабочих дней и «быстрая отгрузка» как занимающая 21 календарный день, в договорах о железнодорожной перевозке выражение «немедленная отправка» определяется как занимающая 4 дня и «быстрая отправка» как занимающая 8 дней. Это время отсчитывается в случае договоров о перевозке по морю и по внутренним водным путям от даты подписания договора и в случае договоров о железнодорожной перевозке — от даты получения продавцом указаний об отправке со стороны покупателя.

e) В договорах о железнодорожной перевозке в дополнение к терминам, указанным в пункте *d*, выше, также определяются выражения «отправка по усмотрению», «определенный период отправки», «отправка в течение нескольких месяцев», и «отправка в течение одного месяца»; этих выражений нет в двух других типах договоров.

E. Сиф, фоб и другие типовые торговые условия

22. Основные различия между сиф, фоб и типовыми торговыми условиями при перевозке по железной дороге, как они определяются в общих условиях ЭКЕ для зерновых, состоят в следующем:

a) В договорах сиф и о перевозке по железной дороге право на возможное отклонение в отношении отгружаемых товаров имеет *продавец*, в то время как в договорах фоб на такое отклонение может претендовать *покупатель*.

b) Договоры сиф содержат конкретные положения в отношении отгрузки, например, тип судна, положения об отклонении и т. д. Договоры фоб не содержат таких положений; вместо этого они содержат положения об обязательствах покупателя обеспечить судно или место на нем.

c) Договоры сиф содержат положения, касающиеся документов, которые продавец должен представить покупателю как в отношении типа документов, так и в отношении времени их представления. Подобные положения содержатся в договорах о перевозке по железной дороге; различие касается только типа документов, которые должны быть представлены. В договорах о перевозке на условиях фоб не указывается, какие документы должны быть представлены.

d) Договоры сиф также содержат подробные положения в отношении вида страховки, которую должен выбрать *продавец*, в то время как в договорах фоб страховку должен выбрать *покупатель*. В договорах о перевозке по железной дороге оставляется пустое место для заполнения в соответствии с соглашением сторон по этому вопросу.

e) В формах договоров сиф имеется положение о том, что *разгрузка* товаров производится за счет покупателя. В договорах о перевозке на условиях фоб и по железной дороге таких положений не имеется. Однако в договорах фоб имеется пустое место для заполнения в соответствии с соглашением сторон в отношении условий *погрузки*.

f) В договорах о перевозке на условиях сиф и по железной дороге имеется положение, позволяющее *продавцу* увеличить время, отведенное для отгрузки, в то время как в договорах фоб таким правом пользуется покупатель.

g) Как указано выше, в пункте 21 *c*, в тех случаях, когда покупатель использует свое право отказаться от товаров, по договорам сиф он не имеет в дальнейшем права на какое-либо дополнительное возмещение, в то время как в договорах о перевозке по железной дороге вопрос о дополнительном возмещении решается путем соглашения или арбитража. В договорах фоб таких ограничений не имеется.

F. Общие замечания в отношении общих условий ЭКЕ

23. В свете вышеприведенного анализа общих условий ЭКЕ, относящихся к зерновым, можно сделать следующие общие замечания:

a) Эти общие условия недостаточно всеобъемлющи, для того чтобы предусмотреть все торговые условия, используемые в международной торговле зерновыми, и они не предусматривают все виды перевозок (см. пункты 17 и 18). Это означает, что если стороны хотят использовать иные торговые условия, чем фоб и сиф, или, если они хотят, чтобы товары перевозились другим путем, а не по морю, внутренним водным путям или по железной дороге, то для этого не могут быть использованы общие условия ЭКЕ. Поэтому представляется, что общие условия, предусматривающие все виды перевозок и все или широкий круг торговых условий, были бы более полезными для деловых кругов.

b) Различия между положениями различных рассматриваемых общих условий, по-видимому, не оправдывают использование отдельных форм договоров для каждого торгового условия или вида перевозки. Представляется также, что множественность этих форм могла бы быть в целях удобства уменьшена путем включения относящихся к одному вопросу положений, касающихся различных торговых условий или видов перевозки, в один свод общих условий. Тот факт, что этот метод был широко использован в отношении торговых постановлений и условий, содержащихся в формах, касающихся перевозки по железной дороге, по-видимому, говорит о том, что это предложение можно осуществить. Если будет использован этот метод, то стороны должны будут указать, какое условие или вид транспорта они хотят использовать, вместо того чтобы выбирать соответствующую форму из 16 различных форм, подготовленных к настоящему времени ЭКЕ. Опасность неопределенности, которая может возникнуть, если стороны не смогут указать, какое условие или вид перевозки должны быть использованы, можно будет избежать путем выработки на этот случай положения в унифицированной форме.

c) Тот факт, что некоторые положения, которые не связаны обязательно и непосредственно с видом перевозки или выбранным торговым условием, фигурируют только в одних формах и не фигурируют в других, по-видимому, случаен, например положения, упомянутые в пунктах 21 *b*, 21 *c*, 21 *e* и положение о начале времени исполнения, упомянутое в пункте 21 *d*. Если это так, то, по-видимому, целесообразно включить одни и те же положения во все формы, за исключением тех случаев, когда положение применимо только в отношении определенной формы, касающейся конкретного вида перевозки, торгового постановления или условия.

d) Тот факт, что были составлены отдельные общие условия для различных видов перевозки или различных торговых условий, по-видимому, не оправдывает различия в предоставлении возмещения, которое может потребовать покупатель в случае отказа от товаров (см. пункт 21 *c*, выше). Единообразие положений о правах и обязанностях сторон, где это возможно, значительно улучшило бы осознание ими таких прав и обязанностей и тем самым помогло бы избежать недоразумений и споров.

IV. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЙ, СОДЕРЖАЩИХСЯ В РАЗЛИЧНЫХ ОБРАЗЦАХ ОБЩИХ УСЛОВИЙ

24. Как было разъяснено в пункте 9, выше, в этой части настоящего доклада анализируются положения, относящиеся к различным вопросам, которые содержатся в ряде общих условий. В Приложении II, ниже, перечисляются общие условия, которые анализируются в данном докладе. Необходимо отметить, что они подразделяются на пять основных категорий:

A. «Общие» общие условия

B. Общие условия, относящиеся ко всем или к какой-либо группе сельскохозяйственных продуктов

C. Общие условия, относящиеся к группе несельскохозяйственных товаров

D. Общие условия, относящиеся к конкретным сельскохозяйственным продуктам

E. Общие условия, относящиеся к конкретным несельскохозяйственным товарам

25. В Приложении предусмотрены условные обозначения, относящиеся к каждой из формулировок. Например, девять «общих» общих условий (категория A, выше) обозначаются как A.1, A.2 и т. д.; восемнадцать общих условий, относящихся ко всем или к какой-либо группе сельскохозяйственных продуктов (категория B, выше), обозначаются как B.1, B.2 и т. д. В данном докладе ссылки на эти различные общие условия обычно приводятся с использованием условных обозначений, а не названий общих условий.

26. Вопросы, которые обсуждаются в данной части настоящего доклада, отнюдь не содержатся во всех общих условиях, перечисленных в Приложении II. Однако большая их часть содержится во многих рассматриваемых формулировках. Остальные вопросы рассматриваются потому, что они представляются важными, хотя и содержатся лишь в некоторых формулировках.

27. Необходимо отметить, что положения, которые анализируются в данной части доклада, более или менее касаются тех же вопросов, которые определены в предыдущем исследовании и содержатся в документе A/CN.9/54*. Однако некоторые из вопросов, определяемых в этом документе, рассматриваются в настоящем исследова-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть вторая, I, B, 1.

нии по другим разделам или подразделяются на два или более подраздела.

28. Также необходимо отметить, что ссылки на формулировки, приводимые ниже, носят чисто иллюстративный характер и не являются исчерпывающими.

29. Однако в настоящем анализе не рассматриваются специфические положения, которые применимы лишь к конкретному товару; к ним относятся положения, касающиеся допустимого содержания влаги и требуемой способности к прорастанию отдельных сельскохозяйственных продуктов.

А. Составление договора

30. Вопросы, относящиеся к составлению договора, рассматриваются в различных общих условиях (например А.3, В.16, В.20, С.1, С.3, С.5, D.1, Е.1, Е.2). Типовые договоры (в противоположность общим условиям) обычно не содержат таких положений: например, формы договоров, подготовленные Экономической комиссией для Европы для торговли зерновыми (В.16, В.17, В.18, В.19).

31. Основными вопросами, касающимися составления договоров, которые затрагиваются в формулировках, находящихся на рассмотрении, являются: обязательный характер предложения, время принятия, последствия переговоров, предшествовавших заключению договора, форма договора и, наконец, действенность актов маклеров и агентов.

32. Что касается обязательности (то есть окончательности) предложения, то в принятых решениях имеются определенные различия. В соответствии с А.3 все предложения считаются для оферента обязательными, если в предложении нет особых оговорок. Напротив, формулировка В.6 предполагает, что предложения всегда считаются «предложениями без обязательств». В положении В.20 избрана середина путем объявления о том, что предложения, отправляемые телеграммой или телексом, являются обязательными, в то время как предложения, отправляемые письменно, не обязательны.

33. Согласно некоторым формулировкам, предложение считается принятым тогда, когда лицо, которому делается предложение, отправляет письменное уведомление о его принятии (С.1, С.2, С.4), а согласно другим формулировкам, тогда, когда это уведомление о принятии получено оферентом (А.3, Е.1, Е.2).

34. В В.16, В.17, В.18, В.19, Е.1, Е.2 и Е.5 предусматривается, что после составления договора все предыдущие устные или письменные переговоры, которые противоречат договору, перестают иметь силу. В соответствии с А.3 все такие переговоры, независимо от того, противоречат они договору или нет, теряют силу.

35. Некоторые формулировки требуют того, чтобы договор составлялся письменно (А.3, С.3). В других признаются устные сделки, однако требуется письменное подтверждение. В соответствии с В.15 и В.20 лишь письменные подтверждения имеют силу, в то время как в соответствии с С.8 неподтверждение договора письменно никак не влияет на его действенность.

36. Некоторые формулировки также предусматривают действенность актов маклеров или агентов. Согласно некоторым из этих формулировок, договор может быть заключен или подписан должным образом уполномоченным представителем или агентом (Е.1, Е.2), согласно другим, такие договоры могут считаться действительными лишь в том случае, если они подтверждены самим участником договора (В.6, С.3, С.5). D.1 содержит требование о том, чтобы маклер во всех случаях сообщал имена покупателя и продавца другой стороне. С другой стороны, D.2 предполагает, что это следует делать лишь в определенных конкретных случаях.

В. Лицензии

37. По разделу лицензий рассматриваются следующие вопросы: какая сторона должна получать лицензию на экспорт или импорт и последствия задержки, отказа или изъятия лицензий правительственными властями.

38. Многие формулировки (например, В.16, В.18, В.19, В.20, D.3, Е.3, Е.6) требуют, чтобы каждая сторона получала лицензию, требуемую в ее стране. Другие формулировки (например, А.1 в отношении договоров на основе сиф, стоимость и фрахт, франко-судно и ФСП, А.2 и В.17) предполагают лишь, что лицензии на экспорт должны быть получены только продавцом, а лицензии на импорт — покупателем. Тем не менее, другие формулировки (А.1 в отношении договоров на основе франко-вагон фас и франко-пристань, А.2, А.9, В.1 в отношении договоров на основе уплаты пошлины и D.8) в зависимости от используемых торговых условий предполагает, что продавец должен предоставить лицензию на импорт, а покупатель — лицензию на экспорт.

39. Согласно большинству общих условий, задержка, отказ или изъятие требуемой лицензии правительственной властью позволяет любой стороне аннулировать договор (В.6, В.20, Е.3, Е.6) или считать договор недействительным (А.9, С.1). Однако формулировки Е.1 и Е.2 проводят разграничение между последствиями отказа, задержки и изъятия. В случае задержки договор считается недействительным. Отказ и изъятие, произведенные после того, как судно зафрахтовано или товары отправлены, рассматриваются как основание для освобождения от договора, в то время как изъятие до фрахтовки судна и отправки товаров дает право на отказ от договора.

40. Коренным образом отличающееся от этого решение принято во всех общих условиях Экономической комиссии для Европы для торговли зерновыми (например, В.16, В.17, В.18, В.19). Эти общие условия рассматривают как невы-

полнение обязательств отсутствие требуемой лицензии, вызванное любыми причинами, за исключением общего запрета на импорт и экспорт, который налагается после заключения договора.

С. Налоги, пошлины и штрафы

41. Все общие условия, которые не составлены для торговли на особых торговых условиях (например А.3, А.8, В.4, В.5, D.4, D.6, Е.1, Е.2, Е.4, Е.5), а также те, которые основаны на торговых условиях фоб, стоимость и фрахт или сиф (А.1, В.2, В.3, В.8, В.16, В.17, В.18, D.3, D.5, D.7), предусматривают, что все налоги, пошлины и штрафы, налагаемые в стране продавца или в стране происхождения товара, должны уплачиваться продавцом, а те, которые налагаются в стране покупателя или в стране назначения, выплачиваются покупателем.

42. Согласно общим условиям, предусматриваемым при купле-продаже на любых условиях, кроме фоб, стоимость и фрахт или сиф, вопрос о том, какая сторона ответственна за уплату налога, пошлин и штрафов, зависит от конкретных условий торгового соглашения. Так, в общих условиях, основанных на принципе франко-вагона и франко-завода (А.1) или на основе пограничного принципа (А.2), покупатель должен уплатить налоги, пошлины и штрафы, налагаемые в стране отправки или погрузки. В общих условиях, основанных на принципе доставки товара (А.2 и В.1), продавец также должен уплатить налоги, пошлины и штрафы, налагаемые в стране назначения. Представляется, что положение, касающееся условий фоб, стоимости и фрахта и сиф, упоминаемое в предыдущем пункте, применяется в случае купли-продажи на основе франко-вагона (В.1) или франко-судна (А.1).

43. Общие условия, которые касаются колебаний в ставках пошлин, налогов и штрафов, предполагают (за одним исключением), что такие колебания относятся за счет покупателя (А.8, D.1, D.4, D.5). D.8 предусматривает, что покупателя не затрагивают колебания в налогах, пошлинах и штрафах, первоначально выплаченных продавцом.

D. Количество: колебания; определение доставленного количества

44. Большинство общих условий, которые предусматриваются при купле-продаже товаров большими партиями, допускает, что продавец или покупатель, в зависимости от того, кто предоставляет средства транспортировки, сдает или требует сдачи товара, в зависимости от каждого конкретного случая, в количестве до определенного процента большем или меньшем, чем оговоренное количество. В соответствии с большинством этих общих условий (например, А.5, В.2, В.4, В.5, В.8, В.10, В.11, D.9, D.10 и т. д.) величина таких колебаний достигает 5 процентов. В соответствии с другими общими условиями величина колебания находится в пределах от 2 до 15 процентов (например, В.14, В.15, В.19, D.4, Е.3, Е.5, Е.6). В некоторых формулировках процентная величина допустимого колебания зависит от того, заявлено ли количество с употреблением слов «около», «примерно» или «приблизительно» (В.1, С.7, С.9, D.20) или же предполагается транспортировка его как «полного груза» (например, В.9).

45. Согласно некоторым формулировкам (В.6, В.7, В.13, В.14, В.15, В.16, В.17), в тех случаях, когда приемлемы отклонения, вопрос об излишке или недостатке данного количества должен регулироваться на основе договорной цены, тогда как согласно другим формулировкам он регулируется частично на основе договорной цены и частично на основе рыночной цены (В.11, В.18, В.19).

46. Многие общие условия включают положения, относящиеся к определению фактически доставленного количества товара. Эти общие условия содержат различные положения относительно того, следует ли определять это количество во время отгрузки или во время выгрузки. Так, формулировки А.3, В.1, В.2, В.16, В.17, С.9 предусматривают, что это количество должно определяться во время отгрузки, тогда как формулировки В.4, В.5, В.12, D.6, D.7, D.9, D.10 предполагают необходимость определения количества при выгрузке. Однако в некоторых общих условиях, например, В.18, В.19 и D.3, этот вопрос специально оставляется открытым для достижения сторонами соглашения.

47. В некоторых общих условиях предусматривается, что количество должно определяться официальными государственными властями или независимым учреждением, как, например, В.2, В.4, В.10, D.9, D.10, С.9. Некоторые формулировки предполагают, что продавец или покупатель, в зависимости от каждого конкретного случая, имеет право присутствовать при определении количества, проводимом в стране другой стороны, или наблюдать за ним (В.4, В.5, В.8, D.3, D.7, D.9, D.10 и С.9).

48. Другие формулировки предусматривают, что количество, указанное в коносаменте или в железнодорожной накладной, рассматривается как фактически доставленное количество (А.3, В.1, В.8, В.16, В.17, В.19 и D.3). Некоторые общие условия также предполагают возможность того, что стороны или их представитель совместно устанавливают доставленное количество (В.1, В.16, В.17, В.18 и В.19).

49. В ряде общих условий содержатся положения относительно определения веса тары и относительно того, что определенная процентная величина должна быть вычтена как вес тары из доставленного количества (В.1, В.2, В.3, D.3 и С.7).

Е. Качество товаров и его подтверждение

50. В большинстве общих условий, относящихся к сельскохозяйственным товарам, предусматривается, что данные товары должны быть товарами справедливого среднего качества (А.3,

B.1, B.7, B.11, B.14, B.15, B.16, B.17, B.18, B.19, D.1, D.6, D.9, D.10). В других общих условиях содержится требование о том, чтобы товары являлись товарами нормальной товарной кондиции (B.4, B.20, D.2). Что касается несельскохозяйственных товаров, то некоторые формулировки предусматривают, что эти товары должны соответствовать «стандартам, существующим в экспортирующей стране в отношении качества, ассортимента, размеров или маркировки» (E.1), или что это должно соответствовать товарам, обычно доставляемым продавцом (E.3), или «обычному среднему стандарту качества, существующему в стране продавца для сдачи данного типа товаров и соответственно (их) назначению» (A.3).

51. Некоторые общие условия предполагают, что в случае продажи по образцу товары должны точно соответствовать образцу, тогда как при продаже по типу образца соответствие может быть лишь приблизительным (B.20, C.7, C.8, C.9, D.3).

52. Некоторые общие условия требуют, чтобы продавец представлял покупателю свидетельство качества товаров путем представления декларации или другого подходящего сертификата (A.1, A.3, B.20). Согласно A.8, продавец должен представлять этот сертификат по требованию покупателя. Согласно формулировкам C.2 и C.4, подтверждение качества производится на предприятии продавца в присутствии покупателя.

53. Во многих общих условиях предусматривается подтверждение качества товара покупателем или его представителем во время или на месте отгрузки (например, B.8, B.17, B.18, B.19 и D.8). В других формулировках содержится требование о том, чтобы такое подтверждение проводилось в месте назначения (A.6, B.11, B.12, B.20, B.21, D.3, D.19). Согласно некоторым из этих общих условий, место подтверждения качества также определяется по договоренности между сторонами (B.16, B.17, B.18, B.19, E.2).

54. В некоторых общих условиях предусматривается, что в тех случаях, когда метод инспекции определен по соглашению между сторонами, или инспекция производится определенным официальным учреждением, результаты ее являются окончательными и не могут быть оспорены сторонами, например, A.4, A.9, B.16, B.17, B.18, B.19, E.1.

55. Многие общие условия, относящиеся к сельскохозяйственным продуктам, содержат положения, требующие подтверждения качества путем отбора образцов. Этот метод отбора образцов, а также их исследование регулируются подробными положениями, которые во многих отношениях отличаются друг от друга (D.7, B.9, B.10, B.20, B.21, B.11, B.8, D.3). Аналогичные положения содержатся в C.9, в котором речь идет о купле-продаже растительных и животных масел, жиров и т. д.

F. Упаковка

56. Различные формулировки оставляют вопрос о типе упаковки на усмотрение сторон для определения ими этого типа по договоренности (B.2, B.3, B.8, B.16, B.17, B.18, B.19). Однако некоторые общие условия определяют тип упаковки согласно тому, что принято в данных обстоятельствах (A.1, A.2, A.3, C.8). Формулировка A.3 требует, чтобы упаковка обеспечивала сохранность товаров во время транспортировки и при обычном обращении с ними. Некоторые формулировки, относящиеся к сельскохозяйствванным товарам, предусматривают, чтобы товары сдавались в мешках конкретного описанного типа (B.5, B.6, B.20).

57. В ряде общих условий также содержатся положения относительно того, что упаковочный материал является собственностью покупателя и стоимость упаковки уже включена в цену (например, B.16, C.1, C.2, C.4, C.5).

G. Место и время доставки

58. В ряде общих условий предусматривается, что доставка осуществляется либо путем передачи товара покупателю, либо уведомлением его о том, что товар находится в его распоряжении (C.3, C.5). В других общих условиях место доставки определяется в зависимости от того, кто платит за перевозку товара. В том случае, если оплата входит в обязанности продавца, он должен доставить товар на место назначения. С другой стороны, в том случае, когда перевозка оплачивается покупателем, продавец должен доставить товар к месту отгрузки (B.1, C.7).

59. В ряде формулировок предусматривается, что в том случае, когда в договоре не указывается место доставки, этим местом является контора продавца (B.6, C.1, C.2, C.4, C.5, C.8). Однако в соответствии с E.3 продавец должен бесплатно доставить товар к борту судна.

60. Многие формулировки содержат положения, определяющие значение некоторых выражений, обычно используемых в международной торговле для указания предельных сроков, в течение которых должен быть отгружен товар. Однако эти определения отличаются друг от друга. Так, например,

a) «немедленная доставка» означает доставку в течение:

— 3 дней после заключения договора (B.9, B.10);

— 6 рабочих дней со дня, следующего за датой заключения договора (B.16, B.17);

— 4 рабочих дней со дня получения погрузочных инструкций от покупателя (B.19);

— 7 дней в том случае, если транспортировка производится по железной дороге, и 10 дней в том случае, если транспортировка производится пароходом (B.20);

— 15 дней со дня, следующего за датой купли-продажи (D.3);

b) «срочная доставка» означает доставку в течение:

— 8 рабочих дней (B.19) после получения погрузочных инструкций;

— 10 дней в том случае, если доставка производится по железной дороге, и от 14 до 30 дней в том случае, если доставка производится морем, в зависимости от расстояния, «по получении погрузочных инструкций от покупателя или после получения уведомления о предоставлении всех необходимых лицензий или после открытия согласованного кредита» (B.20);

— 10 дней с даты заключения договора, но в течение 3 дней в том случае, если производится местная купля-продажа, как, например, купля-продажа путем обмена товарами (B.1);

— 21 дня со дня, следующего за датой заключения договора (B.16, B.18).

61. Некоторые общие условия содержат положения, в которых рассматривается тот или иной аспект времени доставки. Так, D.3 предусматривает, что в том случае, когда в договоре не зафиксировано время доставки, доставка считается «срочной», то есть производимой в течение 30 дней со дня купли-продажи, тогда как, согласно E.4, покупатель должен дать инструкции относительно «срочной» доставки в течение 10 недель со дня заключения договора. С другой стороны, согласно C.2 и C.4, это время должно быть определено по соглашению между сторонами через 6 месяцев после даты заключения договора.

62. В том случае, когда договор предусматривает период доставки, этот период начинается после: *a*) даты составления договора или *b*) даты получения продавцом аванса, согласованного в договоре (C.1), или той даты, когда продавец получает уведомление о выдаче лицензии на импорт (C.2, C.4). C.4 также предусматривает, что, если осуществление договора зависит от планов, спецификаций или информации, которые должен предоставить покупатель, начало этого периода может быть отсрочено до получения таких документов.

63. Формулировки B.9, B.10, D.9 и D.10 содержат положения, касающиеся вычисления периодов, выраженных в месяцах или полумесяцах.

64. Многие общие условия предусматривают, что сторона, которая должна предоставить средства транспортировки, может путем уведомления другой стороны продлить время доставки. Большинство этих формулировок допускают продление времени доставки до 8 дней (B.5, B.6, B.12, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.7), тогда как другие допускают 3 дня (B.9), 15 дней (B.4) или один месяц (B.8, C.1). Общие условия B.5, B.6, B.12, B.14 и D.7 допускают продление срока доставки лишь в том случае, если договорный период транспортировки не превышает 31 день.

65. Большое число общих условий, упомянутых в пункте выше, предусматривают, что если этот период продлевается продавцом, он должен уплатить штраф, размеры которого зависят от времени продления (B.5, B.6, B.12, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.7).

66. Согласно A.3, продавец может отложить доставку товара в тех случаях, когда покупатель вовремя не предоставляет ему необходимых данных относительно производства товаров или если он позже изменяет эти данные.

67. Некоторые общие условия касаются положения о том, что доставка может быть осуществлена по частям. A.9 допускает доставку по частям во всех случаях. В соответствии с B.1 доставка может осуществляться по частям в тех случаях, когда договор составлен на основе «франко-пристань» или «доставки...», или в том случае, когда продавец должен обеспечить перевозку товара. C.7 допускает доставку по частям в двух последних случаях, тогда как C.9 допускает такую доставку в том случае, когда договор составлен на основе условий стоимость и фрахт или сиф. B.16 допускает доставку по частям только в том случае, когда договорное количество превышает 50 тонн (зерновых). С другой стороны, некоторые общие условия не допускают доставки по частям, за исключением того случая, когда имеется согласие на то покупателя (например, A.3). Однако согласно B.1 и C.7 продавец должен доставить товар по частям в тех случаях, когда покупатель просит его об этом.

68. Некоторые общие условия предусматривают, что в тех случаях, когда товар доставлен в более чем одной партии, каждая партия должна рассматриваться как отдельный договор (A.9, B.16, B.18, B.19, D.7, D.9, D.10). В соответствии с B.16, B.18, B.19, D.9 и D.10 каждая отдельная партия должна соответствовать положениям, регулирующим весь договор в целом.

Н. Торговые условия

69. Некоторые условия продажи основаны на одном или более конкретных условиях, таких как стоимость и фрахт, сиф, фоб и т. д. В то же время существует ряд общих условий, применение которых не ограничивается договорами, основанными на каком-либо конкретном торговом условии. Однако некоторые формулировки, подпадающие под вторую категорию, содержат определения для различных торговых условий, которые стороны могут использовать в своем договоре.

70. Наряду с формулировками, которые рассматриваются в настоящем докладе, два ряда этих категорий касаются исключительно толкования определенных торговых условий. Формулировка A.1 (Инкотермы 1953 года, подготовлен-

ные Международной торговой палатой) (МТП), рассматривает толкование следующих торговых условий: франко-завод, франко-вагон, франко вдоль борта судна, фоб, стоимость и фрахт, сиф, фрахт или перевозка оплачены, франко-судно и франко-пристань. Другим комплексом является формулировка А.2 (также подготовленная Международной торговой палатой), которая рассматривает толкование двух торговых условий: «Доставлено до границы» и «Доставлено... пошлина уплачена».

71. В отличие от вышеупомянутых формулировок, подготовленных Международной торговой палатой для толкования торговых условий, общие условия С.7 включают толкование ряда торговых условий другим путем. В этой формулировке рассматриваются вопросы, касающиеся сделок по купле-продаже (например, количество, доставка, отсутствие соответствия, средства защиты и т. д.) и излагаются различные решения по каждому вопросу в соответствии с различными торговыми условиями, которые могут использоваться сторонами в их договоре, например фас, фоб, стоимость и фрахт, сиф, франко-пристань, франко-склад, подлежит одобрению, бесплатно до весов покупателя и т. д.

72. Аналогичный метод используется в других формах общих условий, но в более ограниченной мере. Так, формулировки С.1, С.2 и С.4, подготовленные Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Европы, принимают этот метод лишь в отношении преодоления риска. В отношении других вопросов эта форма не предусматривает толкования торговых условий.

73. Некоторые общие условия, которые не используются для договоров, основанных на одном или более конкретном торговом условии, включают в виде справочного материала толкования, приводимые в формулировке А.1 (Инкотермы 1953 года), например А.9, В.20 и С.2 (последняя — лишь в отношении передачи риска).

74. Другие формулировки определяют некоторые торговые условия в различной степени подробно, и в отдельных отношениях эти определения отличаются от толкований, даваемых в Инкотермах. Многие из этих формулировок также определяют ряд торговых условий, которые не рассматриваются в толкованиях Международной торговой палаты, упоминаемых в пункте 70, выше.

75. Наиболее всеобъемлющими из этих определений являются определения, содержащиеся в А.3 (Общие условия СЭВ). В отношении каждого рассматриваемого здесь торгового условия эта формулировка включает не только положения, касающиеся погашения расходов по транспортировке и передаче риска, но также и то время, когда передается собственность на товары, и точный момент, когда предполагается осуществить доставку. Эти общие условия также определяют обязательства сторон в отношении перевозки товара по воздуху или по почте, причем оба эти положения не охвачены толкованиями Международной торговой палаты или любыми другими рассматриваемыми формулировками.

76. Представляется, что некоторые формы общих условий, которые не составляются специально на основе какого-либо торгового условия, указывают, что они могут быть использованы лишь в отношении одного или более конкретных торговых условий. Например, представляется, что В.5 (составленная Торговой ассоциацией по зерну и кормам) применима лишь к договорам, составляемым на основе сиф, тогда как представляется, что формулировка А.8 применима к договорам на основе фоб, стоимость и фрахт и сиф.

I. Страхование

77. Почти все общие условия, представляемые для договоров на основе сиф или применимые к таким договорам, включают подробные положения, касающиеся страхования, которое должен произвести продавец. В отношении договоров на основе фоб или стоимость и фрахт многие формулировки требуют того, чтобы покупатель страховал товар до отгрузки, например А.5, В.7, В.17, В.22, D.3. Формулировки, относящиеся к договорам на других торговых условиях, не содержат положений относительно страхования.

78. Относительно того, какие типы риска должен охватывать страховой полис, рассматриваемые общие условия содержат различные правила. В отношении обычного или ординарного риска некоторые формулировки требуют, чтобы страховой полис составлялся на условиях, включающих частную аварию (положения о страховании грузов Объединения лондонских страховщиков), например А.8, В.5, В.6, В.18, В.20, С.9, D.3, D.10 и т. д. Другие общие условия требуют страхования, свободного от частной аварии, например, А.9, В. 14, В.15, В.16, D.5.

79. Что касается особых видов риска, таких как война, беспорядки или забастовки, то правила также отличаются друг от друга. Большая часть формулировок требует, чтобы продавец в случаях договоров на основе сиф включал страхование против рисков в результате войны и в соответствии с некоторыми также страхование от забастовок и беспорядков и гражданских волнений (например, В.5, В.6, В.11). Однако, согласно А.9, продавец может по своему выбору застраховать товар против рисков войны; в соответствии с В.18 продавец может произвести такое страхование, если имеется просьба покупателя. С другой стороны, формулировка В.3 требует, чтобы стороны договаривались относительно страхования от определенного специального вида риска, включая кражу, хищение, утечку или поломку.

80. Правила также отличаются друг от друга в отношении того, кто должен уплачивать стоимость страхования от особого риска. В соответствии с формулировками В.5, В.6, В.13, В.14,

B.16, C.9, D.3, D.7 и т. д. продавец уплачивает премию в размере до половины одного процента от стоимости товара, а покупатель выплачивает остальную сумму, если таковая имеется. Однако в соответствии с B.9 продавец выплачивает до одной четвертой одного процента, а согласно D.5 — до 10 процентов. Согласно формулировкам B.7, B.20, D.5, D.10, именно продавец полностью оплачивает страховую премию, тогда как, согласно формулировкам A.1, B.2, B.4, E.3 и другим, такая премия начисляется на счет покупателя.

81. Далее, правила отличаются друг от друга в отношении размеров страхования, которые необходимо произвести. Формулировки E.4 и E.5 требуют, чтобы страхование охватывало лишь сумму накладной. Формулировки B.5, B.6, B.13, B.14, B.15, D.7 требуют, чтобы страхование покрывало сумму накладной плюс 2 процента; B.4, B.9, C.8, C.9, D.5 — сумму накладной плюс 5 процентов; A.9, B.20, D.3 — сумму накладной плюс 10 процентов.

J. Документация

82. Большая часть общих условий содержит положения, касающиеся документов, относящихся к выполнению договора купли-продажи. Эти документы могут быть классифицированы на четыре основные категории: *a)* документы, которые требуются для экспорта или импорта товаров, помимо лицензий и других правительственных разрешений, которые рассматривались в пунктах 37—40, выше; *b)* документы, которые необходимы покупателю для того, чтобы принять товар; *c)* документы, касающиеся монтажа, ремонта машин и ухода за ними; и *d)* документы, касающиеся платежей.

83. Что касается документов, подпадающих под категорию *a*, выше, то формулировка A.1 (Инкотермы) предусматривает в отношении каждого торгового условия, что именно покупатель должен получить все документы (за исключением сертификата о происхождении груза и консульской фактуры), которые могут потребоваться ему для транзита, импорта и там, где доставка производится в стране продавца,— экспорта товара; от продавца требуется оказание покупателю всевозможной помощи в деле приобретения этих документов. С другой стороны, продавец должен предоставить покупателю, по просьбе и за счет последнего, сертификат о происхождении груза и консульскую фактуру. В формулировках B.18, D.9 и D.10 содержатся аналогичные правила, предусматривающие, что все сертификаты, которые требуются и могут быть получены в стране погрузки и/или происхождения товара, должны предоставляться продавцом за счет покупателя.

84. Что касается документов, упоминаемых в пункте 82 *b*, выше, то общие условия A.1 особо оговаривают в отношении ряда торговых условий документы, которые продавец должен предоставить с тем, чтобы дать покупателю возможность взять на себя доставку товара. Для договоров, составляемых на основе франко-вагон, эти документы являются «обычными транспортными документами», которые должен предоставить продавец; для договоров, составляемых на основе стоимость и фрахт и сиф, документы состоят из чистого коносамента, накладной на товар и, в случае договоров на основе сиф,— страхового полиса; для договоров на основе франко-судно или франко-пристань документы также включают ордер на доставку и «любые другие документы, которые могут потребоваться для того, чтобы дать покупателю возможность взять на себя доставку товара».

85. Некоторые общие условия, касающиеся оборудования и машинной техники, включают положения относительно доставки покупателю определенной технической документации (см. пункт 82 *c*, выше). Так, формулировки C.2 и C.4 требуют того, чтобы продавец предоставил чертежи и другие технические данные для монтажа, ввода в эксплуатацию, управления и обслуживания доставленного товара. В соответствии с A.3 технические документы, предоставляемые покупателем, должны соответствовать практике, существующей в соответствующей отрасли промышленности в стране продавца. Формулировка C.3 требует предоставления чертежей, касающихся монтажа и закладки фундамента для машинного оборудования, тогда как C.1 предусматривает, что продавец должен предоставить покупателю брошюры с инструкциями, касающимися использования товара и ухода за ним.

86. Некоторые общие условия, которые предусматривают предоставление технической документации, также предусматривают, что такие документы остаются исключительной собственностью продавца и не могут без его согласия использоваться покупателем для какой-либо цели, помимо той, для которой они были ему переданы, и что покупатель не может передавать или пересылать эти документы третьей стороне (A.3, C.2, C.3, C.4 и C.5).

K. Транспортировка товара

87. Некоторые общие условия содержат положения, касающиеся обязательства продавца в отношении транспортировки товаров в том случае, когда согласно договору он обязан обеспечить такую транспортировку.

88. Формулировка D.3 содержит положение, аналогичное положению статьи 54 ЮЛИС, предусматривающему, что продавец должен заключить с должным старанием и на обычных условиях договор по перевозке товара по обычному маршруту в согласованный порт назначения. Некоторые общие условия предусматривают тип судна, которые продавец может использовать для транспортировки товаров. Например, B.5, B.6 и D.7 требуют того, чтобы судно было «пароходом первого класса и/или судном с мощными двига-

телями классом не ниже чем 100 А.1 или британского стандарта Британской корпорации или высшей классификации в американских, французских, норвежских, западногерманских или других подобных реестрах». Согласно В.9, судно должно быть «хорошим пригодным к мореплаванию судном, подходящим для транспортировки [зерна], для которого страхование может быть произведено с нормальной премией».

89. Во многих общих условиях предусматривается, что товар может отправляться через какой-либо порт или прямо в порт назначения и с перегрузкой или без перегрузки (В.4, В.11, В.16, С.9, D.3, D.4, D.7, D.9 и D.10). Однако в А.9 не упоминается возможность отправки через какой-либо порт, хотя и допускается перегрузка.

С другой стороны, А.6 явно исключает перегрузку и требует прямой отправки в порт назначения.

L. Данные по отгрузке, инструкции, уведомления, дата погрузки

90. Некоторые общие условия требуют от покупателя в тех случаях, когда он обязан обеспечить перевозку груза, представить продавцу данные по отгрузке. Так, например, формулировка А.1 в отношении контрактов на условиях фас предусматривает, что покупатель должен своевременно сообщить продавцу название судна, номер причала для погрузочных работ и даты поставки товара на судно. Согласно формулировке В.2, покупатель обязан сообщить продавцу название, грузоподъемность и ожидаемую дату прибытия судна за 30 дней до погрузки. В формулировке А.5 предусматривается, что покупатель должен в начале месяца, предшествующего «месяцу отгрузки», сообщить продавцу название и национальную принадлежность судна, порт погрузки, предполагаемую дату прибытия, количество товара, подлежащего погрузке, и имя грузополучателя. С другой стороны, формулировки Е.1 и Е.2 требуют уведомления лишь о названии судна и его тоннаже.

91. Некоторые общие условия содержат положения об отгрузочных инструкциях, которые покупатель должен представить продавцу. Например, формулировка А.1 предусматривает, что в случае контрактов на условиях франко-вагон покупатель обязан предоставить продавцу «необходимые отгрузочные инструкции», в то время как, согласно формулировке А.2, в случае контрактов на условиях «поставлено...» покупатель должен сообщить продавцу адрес конечного назначения товара в импортирующей стране. Формулировка В.6 также требует, чтобы покупатель предоставил продавцу необходимую информацию об исполнении контракта. Согласно формулировке Е.6, покупатель должен дать «инструкции о полной погрузке» и, согласно формулировке А.3 в отношении товаров, перевозимых по железной дороге, представить «таможенную декларацию», сообщить «пункт пересечения товарами границы страны продавца, имя грузополучателя, а также станцию назначения».

92. Данные общие условия не предусматривают единого срока представления отгрузочных инструкций. Так, например, эти инструкции должны быть посланы:

— согласно формулировке А.1 в отношении контрактов на условиях франко-вагон — «в срок»;

— согласно формулировке В.6 — «своевременно»;

— согласно формулировке В.9 — «до завершения погрузки»;

— согласно формулировке D.8 — в срок, «чтобы они были получены продавцом не менее, чем за два полных рабочих дня до той даты, когда (товары) должны быть доставлены на товарную пристань»;

— согласно формулировке Е.6 — в такой срок, чтобы они были «в распоряжении агента не менее 12 дней до даты отгрузки, оговоренной в контракте»; и

— согласно формулировке А.3 — в случае перевозки морем — за 55 дней до даты поставки.

93. В других общих условиях предусматриваются различные сроки, в течение которых отгрузочные инструкции должны быть посланы покупателем в соответствии с выражением, используемым для указания срока, к которому продавец обязан поставить товары[7]. Так, например:

— при «немедленной поставке» отгрузочные инструкции должны быть даны: при заключении контракта (D.3), в течение 24 часов (В.19) и в течение 3 рабочих дней (В.20);

— при «быстрой поставке» — при заключении контракта (D.3) и в течение 8 рабочих дней (В.19, В.20);

— при доставке в течение указанного периода — за 3 рабочих дня до даты, указанной в контракте (В.19, В.20);

— при поставке в течение оговоренного срока — пятнадцатого числа месяца, предшествующего месяцу отгрузки (D.3), и в первый рабочий день этого срока (В.19, В.20).

94. Большинство рассматриваемых общих условий требует от продавца информировать покупателя о времени отгрузки товаров. Однако срок, в течение которого подобная информация должна быть представлена покупателю, в различных общих условиях различен.

95. В то время как некоторые общие условия предусматривают, что подобная информация

[7] Толкование некоторых из этих терминов см. выше, в пункте 60.

должна быть представлена «без задержки» или при помощи иного аналогичного выражения (A.1, B.17, C.9, D.9 и D.10), другие требуют, чтобы эта информация была послана заблаговременно, для того чтобы позволить покупателю принять необходимые меры по прохождению товаров через таможню и принятию их (E.1 и E.2). Однако в большинстве общих условий устанавливаются точные сроки, в течение которых должна быть представлена подобная информация (A.4, A.5, B.1, B.2, B.9, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.3, E.1, E.2 и т. д.). Эти сроки колеблются от 7 дней до начала погрузки (A.3, когда фрахтование обеспечивается продавцом) до 28 дней от даты выдачи коносамента (D.4) и 10 дней от «даты отплытия» парохода (D.5). Согласно некоторым общим условиям, этот срок определяется по согласованию сторон (B.5, B.6, B.12, C.9).

96. Многие формы общих условий определяют дату отгрузки. Большинство этих общих условий, которые касаются перевозки морем, предусматривают, что, если не доказано иное, дата выдачи коносамента должна считаться датой отгрузки (A.8, B.5, B.6, B.9, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, C.9, D.3, D.7, D.9, D.10, E.1, E.2 и т. д.). Формулировка B.4 предусматривает, что в тех случаях, когда в коносаменте не указано, что товары фактически погружены, датой отгрузки должна считаться дата прохождения через таможню, указанная в сертификате о происхождении товара.

97. В формулировке A.1 предусматривается, что при контрактах на условиях фоб и фас продавец должен обеспечить обычный чистый документ в подтверждение поставки товаров.

98. В формулировке A.3 предусматривается специальное правило в отношении поставки машин и оборудования. Согласно этой формулировке, если в контракте не установлены сроки поставки компонентов машин и оборудования, то датой поставки машин или оборудования будет дата поставки последней их части, без которой данная установка не может быть введена в действие.

99. Что касается перевозки по железной дороге, то формулировка B.19 предусматривает, что датой отправки должна быть дата передачи товара железной дороге, в то время как, согласно формулировкам E.1 и E.2, датой поставки считается дата выдачи железнодорожной накладной.

М. Гарантия

100. Ряд общих условий, относящихся к поставке оборудования и других изделий машиностроительной промышленности, содержит положение о гарантиях в отношении этих товаров.

101. Действие гарантии распространяется на неправильную конструкцию, дефектный материал или несоответствующее качество изготовления (C.1, C.2, C.3, C.4 и C.5). Согласно формулировке A.3, действие гарантии также распространяется на те характеристики товара, которые оговорены в контракте.

102. В некоторых из этих общих условий также оговаривается срок гарантии. Так, например, согласно формулировке C.5, при продаже зубчатых колес предусматривается период гарантии в шесть месяцев, в то время как, согласно формулировке C.1, при продаже потребительских товаров длительного пользования и других изделий машиностроительной промышленности предусматривается срок в двенадцать месяцев с момента перехода риска или в шесть месяцев с даты продажи товара первому конечному потребителю, в зависимости от того, какой срок истечет быстрее.

103. Формулировка A.3 предусматривает различные сроки гарантии в зависимости от основных видов товаров. Согласно этой формулировке предусматриваются следующие сроки гарантии:

a) на изделия точной механики — 9 месяцев с даты поставки;

b) на мелкое оборудование и аппараты, а также на малые и средние установки — 12 месяцев, считая со дня пуска в эксплуатацию, однако не более 15 месяцев с даты поставки;

c) на крупные машины и большие установки — то же, что и выше, в пункте *b*, за исключением того, что этот срок не должен превышать 24 месяцев с даты поставки.

104. Формулировки A.3, C.2, C.4 и C.5 предусматривают, что срок гарантии должен быть продлен на любой срок, в течение которого данные товары не использовались по причине содержащегося в них дефекта.

105. В отношении гарантии замененных и отремонтированных товаров или частей этих товаров имеются различные положения. В соответствии с формулировками C.2, C.4 и C.5 на эти товары будет предоставлена новая гарантия на тот же срок, что и до их ремонта или замены. С другой стороны, формулировка C.3 не предусматривает предоставления гарантии в отношении товаров, представленных взамен дефектных. Согласно формулировке A.3, «на части товаров, поставляемые взамен дефектных, в контракте может быть установлена гарантия с учетом международной практики.

106. Все общие условия, включающие положения о гарантии в отношении товаров, предусматривают, что продавец может на свой выбор определить: заменить ли дефектный товар или устранить этот дефект путем ремонта, а также решить, следует произвести ремонт в месте нахождения дефектного товара или же на предприятии продавца. Однако, хотя формулировки C.1 C.2, C.3, C.4 и C.5 предусматривают, что возвращение дефектного товара продавцу для ремонта или замены должно быть произведено за счет покупателя, общее условие A.3 содержит оговор-

ку о том, что все расходы в связи с подобным возвращением товара должен нести продавец.

N. Переход риска

107. Согласно формулировкам А.3 и С.3, риск переходит в момент осуществления поставки. Формулировки В.1, С.7, D.8, Е.1 и Е.2 предусматривают, что риск переходит в тот момент, когда покупатель обязан принять поставленный товар.

108. Некоторые общие условия определяют в отношении некоторых условий поставки момент перехода риска аналогично Инкотермам. Например, формулировки А.3, В.16, В.17, В.18, С.1 и Е.1 и Е.2 также предусматривают, что при поставке на условиях фоб, сиф и каф моментом перехода риска является момент фактического перехода товара на борт судна в порту погрузки. Однако, согласно формулировкам А.8, D.9 и D.10, риск переходит лишь тогда, когда товары поставлены на борт судна, а, согласно формулировке Е.3,— когда «товары погружены в лихтеры для отгрузки после получения уведомления о предполагаемом прибытии судна». Согласно формулировке D.3, риск переходит в тот момент, когда продавец доставляет товар в порт отгрузки.

109. В формулировках В.16 и В.18 содержится исключение из правила Инкотермов, упомянутого в предыдущем пункте, и предусматривается, что в тех случаях, когда контракт заключается после того, как товар фактически перешел через борт судна в порту отгрузки, риск случайной гибели переходит с продавца на покупателя по заключении контракта.

110. Правило Инкотермов, относящееся к переходу риска в случае контрактов на условиях франко-завод, аналогичным образом принимается формулировками С.1, Е.1 и Е.2. Последние две формулировки также содержат правила Инкотермов, относящиеся к контрактам на условиях фас и франко-набережная.

111. Некоторые общие условия также устанавливают момент перехода риска в отношении контрактов, основанных на условиях поставки, не рассматриваемых в Инкотермах. Например, формулировки С.1, Е.1 и Е.2 предусматривают, что при поставках на условиях франко-грузовик или франко-баржа риск случайной гибели, как и в случае поставок на условиях франко-вагон, будет переходить в момент принятия перевозчиком груженого дорожного или водного транспортного средства. Согласно формулировке А.3 при поставке на условиях франко-место погрузки товара на транспортные средства покупателя риск переходит в момент принятия товаров с транспортных средств продавца на транспортные средства покупателя.

112. Некоторые формулировки содержат положения о переходе риска в случае поставок на условиях, не рассматриваемых в Инкотермах: например, на условиях «франко-граница» (Е.1 и Е.2), «поставлено на границу» (С.1), «поставлено на границу страны-экспортера» (В.19 и С.1), «поставлено на границу страны транзита» и «поставлено на границу страны-импортера» (В.19), «поставлено в» (В.19), «франко-место доставки (согласованный пункт на границе страны-импортера или на территории страны-импортера)» (С.1, Е.1 и Е.2) и «франко-вагон граница страны продавца» (А.3).

О. Условия платежа

113. Большинство общих условий содержит положения, относящиеся к условиям платежа. Эти положения относятся к таким вопросам, как сумма, способ и срок платежа.

114. Сумма платежа, который должен осуществить покупатель, состоит не только из цены товара, но также из стоимости фрахта, страхования, упаковки и т. д., в зависимости от применяемых условий поставки и других условий контракта и/или применяемых общих условий.

115. В отношении товаров, цена которых зависит от их веса, некоторые общие условия предусматривают ее исчисление на основе веса нетто (В.8, В.11). Однако, согласно формулировке В.16, в тех случаях, когда товары поставляются в мешках, их цена исчисляется на основе веса брутто. Согласно формулировкам С.1, С.2 и С.4, считается, что цены, указанные в прейскурантах и каталогах, применимы к неупакованным товарам, в то время как цены, указанные в предложениях платежа и в контракте, включают стоимость упаковки.

116. Несколько формулировок предусматривают, что в случае, если поставленное количество товара меньше указанного в коносаменте, разница будет оплачена продавцом, а если это количество больше,— покупателем по контрактной цене (В.13, В.14, В.15). Согласно формулировке В. 9, любое несоответствие между количеством по контракту и количеством фактически поставленного товара должно быть урегулировано по цене «дня погрузки», а согласно формулировке В.10 — по рыночной цене в день поставки. Однако, согласно формулировкам Е.1 и Е.2, если несоответствие между количеством по контракту и фактически поставленным количеством не превышает 10 процентов, оно будет урегулировано на основе конкретной цены.

117. Ряд общих условий содержит положение о влиянии на цену происходящего после заключения контракта роста или снижения транспортных ставок. Согласно формулировке В.21, подобные изменения относятся на счет той стороны, которая оплачивает расходы по перевозке. Однако, согласно формулировке D.6, расходы, вызванные любым увеличением или падением фрахтовых ставок, относятся на счет продавца. Формулировки В.13, В.14 и В.15 содержат положения лишь о сокращении фрахтовых ставок, что будет выгодно покупателю.

118. Рассматриваемые общие условия предусматривают в основном три различных подхода в отношении способа платежа. Согласно первому подходу, этот вопрос остается открытым для непосредственного соглашения между сторонами. Согласно второму подходу, предусматриваются подробные положения, относящиеся к одному или более способам оплаты, которые могут быть согласованы сторонами. Третий подход состоит в установлении определенного способа оплаты. В последнем случае большинство из положений требует, чтобы оплата была произведена наличными против предоставления документов или путем аккредитива.

119. Формулировки С.1, С.2 и С.4 предусматривают, что вопрос о способе оплаты должен быть решен на основе договоренности сторон. Однако формулировки В.20 и D.4, хотя в основном и следуют этому подходу, ограничивают свободу выбора сторон конкретными способами оплаты, которые перечисляются особо.

120. Формулировки, принимающие второй подход и изложенные выше, в пункте 118, обычно содержат положение, относящееся к оплате против документов или с помощью аккредитива, в случае если стороны достигнут договоренности относительно одного из этих способов оплаты (А.8, В.6, С.7, D.3).

121. Формулировки В.1, В.4 и D.8, принимая третий подход, предусматривают, что платеж должен быть осуществлен наличными, в то время как формулировки В.4, В.5, В.6, В.9, В.13, В.14, В.15, D.3 и D.7 требуют, чтобы платеж был осуществлен против документов. Некоторые из последних формулировок оговаривают документы, которые должны быть представлены для совершения платежа, например, это относится к формулировке В.4.

122. Большинство формулировок, предусматривающих конкретный метод оплаты, требуют осуществления ее с помощью аккредитива. Формулировка А.6 требует, чтобы аккредитив был «безотзывным», а формулировка D.5,— чтобы он был «подтвержденным и безотзывным». Однако, согласно формулировке А.9, аккредитив должен быть «подтвержденным, безотзывным и безооборотным», а согласно формулировке А.5 — «безотзывным, обладающим свойством переуступки и делимым». Согласно формулировке А.4, аккредитив должен быть «безотзывным, подтвержденным, переводимым, обладающим свойством переуступки и делимым» и, наконец, согласно формулировкам В.2 и В.3, он должен быть «подтвержденным, делимым, безотзывным и неограниченным».

123. Общие условия А.9 и D.3 содержат положение о том, что срок действительности аккредитива должен превышать, по крайней мере, на 15 дней, а согласно условиям А.8 — на 30 дней конечную дату отгрузки. Любая необоснованная задержка в открытии аккредитива со стороны покупателя дает право продавцу пропорционально увеличить срок поставки.

124. Некоторые общие условия включают положения о том, что, если продавец не представит какой-либо документ, требующийся для совершения платежа, платеж тем не менее должен быть совершен против соответствующей банковской гарантии (В.4, В.5, В.6, В.13, В.14, В.15, D.3; D.7).

125. Некоторые общие условия содержат положения о том, когда должен быть совершен платеж. Так, например, согласно формулировке В.20, платеж должен быть произведен непосредственно в согласованный срок; согласно формулировке В.9, платеж должен быть произведен ко дню, следующему за днем представления документов. Формулировка В.4 предусматривает, что платеж должен быть при любых обстоятельствах произведен в течение 90 дней, считая с даты выдачи коносамента. При поставках на условиях франко-завод формулировка С.1 требует, чтобы платеж был произведен в течение 30 дней после уведомления продавца о том, что товары были предоставлены в распоряжение покупателя. Однако формулировка С.5 предусматривает, что при поставках зубчатых колес и коробок передач платеж должен быть произведен следующим образом:

a) $^1/_3$ суммы должна быть выплачена во время размещения заказа;

b) $^1/_3$— в ходе выполнения контракта, но не позднее того времени, когда товары представляются в распоряжение покупателя, и

c) $^1/_3$— в течение 30 дней после представления товаров в распоряжение покупателя.

126. Формулировка А.8 включает положение о том, что, независимо от согласованного сторонами способа платежа, покупатель остается ответственным за оплату полной стоимости всех товаров, поставленных в соответствии с контрактом. Формулировка В.6 предусматривает, что, если стороны не приходят к соглашению относительно части товара, подлежащего поставке, или если поставка всего товара не была произведена, покупатель должен в любом случае оплатить полученное количество или то количество, в отношении которого между сторонами была достигнута договоренность.

127. Некоторые общие условия предусматривают, что в случае опоздания с совершением платежа, покупатель должен оплатить проценты за просроченную сумму. Формулировка А.3 предусматривает процентную ставку в размере 4 процентов, в то время как формулировка С.8 — в размере на 2 процента выше учетной ставки, действующей в Федеративной Республике Германии. Согласно формулировкам С.3 и С.5 процентная ставка соответствует ставкам Банка Франции.

P. Уведомление о претензиях

128. Многие общие условия устанавливают срок, в течение которого покупатель должен представить свои претензии в отношении качества и/или количества товара. Согласно формулировке A.8, этот срок должен быть согласован между сторонами во время заключения контракта, в то время как, согласно формулировке B.1, устанавливается срок в размере трех рабочих дней с даты подачи заявки на поставку товаров, согласно формулировке D.6 — в размере 21 дня с конечной даты разгрузки и согласно формулировке A.9 — в размере 30 дней с момента прибытия товаров к месту назначения. Другие формулировки устанавливают различные сроки в зависимости от того, относится ли эта претензия к качеству или к количеству товара.

129. В отношении количества товара различные общие условия устанавливают следующие сроки предъявления претензии:

— в течение 2 рабочих дней с момента обмера товара (C.7);

— в течение 6 рабочих дней после прибытия товара к месту назначения (B.6);

— в течение 14 рабочих дней, считая от конечной даты выгрузки и/или складирования в конечном порту назначения (D.3);

— в течение 3 месяцев с даты поставки (A.3).

130. С другой стороны, для претензий в отношении качества товара устанавливаются следующие сроки предъявления претензий:

— непосредственно после выгрузки (C.9) или непосредственно после принятия товара в случае поставок на условиях франко-набережная или франко-склад при условии, если это требование доведено до сведения покупателя, в противном случае претензия должна быть предъявлена непосредственно после прибытия товара (B.1);

— в течение 3 рабочих дней в отношении продажи на месте (C.7) или с момента принятия товаров при явном дефекте и с момента обнаружения при скрытом дефекте (B.20);

— в течение 5 рабочих дней после прибытия товара (C.8) или после представления товара на инспекцию (D.10);

— в течение 7 календарных дней после представления товара на инспекцию (D.9) или после принятия товара при явном дефекте или при скрытом дефекте — в размере 8 недель и 3 месяцев в зависимости от вида товара (E.4 и E.5);

— в течение 7 рабочих дней с даты поставки образцов покупателю (D.3);

— в течение 12 дней с момента прибытия товара по назначению при явном дефекте и в размере 45 дней при скрытом дефекте (накапливающееся качество) (B.6);

— в течение 6 месяцев с даты поставки, а в отношении товара с установленным сроком гарантии — не позднее 30 дней после его истечения (A.3).

131. Некоторые общие условия включают конкретные положения относительно формы и содержания претензии покупателя. Так, например, формулировки A.3, B.6, E.1 и E.2 предусматривают, что претензия должна быть предъявлена в письменной форме. Формулировки E.1 и E.2 требуют, чтобы претензия содержала все необходимые данные о количестве товара, в отношении которого она предъявляется, а также причины ее предъявления. С другой стороны, формулировка A.3 приводит подробный список тех данных, которые должны быть указаны в претензии покупателя, включая его требование о способе удовлетворения претензии; если в заявлении о претензии отсутствуют какие-либо из требуемых данных, продавец обязан незамедлительно уведомить покупателя об их отсутствии. В случае неисполнения продавцом этой обязанности он впоследствии не вправе ссылаться на то, что претензия была неполной.

132. Формулировка B.6 предусматривает, что претензия в отношении качества товара не будет действительной, если она затем не будет подтверждена выданными официальным путем сертификатами об анализе проб, сделанных приведенными к присяге лицами или квалифицированными служащими из товара, на котором еще стоит печать продавца.

133. Некоторые общие условия предусматривают, что в случае, если покупатель в течение оговоренного срока не уведомляет продавца или не посылает ему полные данные о своей претензии, будет считаться, что он отказывается от этой претензии (например, A.9, B.1, E.3 и E.6).

134. Ряд общих условий также содержит положения в отношении сроков и способов рассмотрения претензии покупателя. Так, например, формулировка A.3 предусматривает, что продавец обязан рассмотреть претензию и дать ответ по ее существу в течение срока, установленного в контракте, и если в контракте этого срока не установлено, то не позднее чем в течение 90 дней в отношении комплектных заводов и установок и 60 дней во всех остальных случаях. Если продавец не дает ответа по существу претензии покупателя в течение установленного срока или в течение любого дополнительного срока, согласованного между сторонами, а покупатель обращается в арбитраж, продавец должен нести все расходы по арбитражному разбирательству, независимо от исхода дела.

Q. Средства защиты при нарушении условий поставки

135. Средства защиты при нарушении условий поставки, имеющиеся в распоряжении соблюдающей контракт стороны, в различных формули-

ровках значительно отличаются друг от друга. Некоторые из этих общих условий предусматривают разные средства защиты в отношении просрочки в поставке и в отношении непоставки товаров. Другие имеют одну систему средств защиты, применимых ко всем видам вины. Кроме того, некоторые общие условия предусматривают, что до того как прибегнуть к какому-либо средству защиты, соблюдающая договор сторона должна предоставить дополнительный срок для выполнения поставки. Другие формулировки предусматривают, что в случае просрочки в поставке, продавец обязан заплатить какой-то определенный штраф, размер которого зависит от продолжительности задержки, а покупатель не может прибегнуть к какому-либо другому средству защиты, до того пока он не использует максимальную сумму штрафа.

136. Многие из общих условий, предусматривающих дополнительный срок выполнения поставки, применяют одно и то же правило по отношению к вине как продавца, так и покупателя (B.1, B.20, C.7, C.8). Однако формулировка C.1 содержит требование о предоставлении дополнительного срока лишь в случае вины со стороны продавца. Несколько отличный подход принимается формулировкой A.3, согласно которой покупатель при непоставке товара может прибегать к другим средствам защиты лишь по истечении определенного периода времени.

137. Некоторые общие условия указывают продолжительность дополнительного срока. Согласно формулировке B.20, дополнительный срок составляет обычно 7 дней; согласно формулировке B.1, этот период не может быть меньше 3 рабочих дней; согласно формулировке C.8, он не может быть менее 3 рабочих дней в случае немедленной поставки и 6 дней во всех остальных случаях. Согласно формулировке C.1, при отсутствии соглашений между сторонами продолжительность этого срока составляет один месяц.

138. Формулировки A.3 и B.20 предусматривают исключения из правила Nachfrist, упомянутого выше, в пункте 135, в случаях, когда виновная сторона уведомляет другую сторону в письменной форме о том, что она не выполнит свое обязательство по контракту, или когда контракт был заключен «с указанием определенного времени поставки» (срочные контракты, то есть когда время имеет существенное значение); однако, согласно формулировке B.20, последнее условие должно быть особо оговорено в контракте.

139. Как указано выше, в пункте 135, некоторые общие условия в случае просрочки в поставке предусматривают выплату штрафа или сокращение цены. Так, например, формулировки A.8, C.2 и C.4 предусматривают, что цена должна быть сокращена на определенный процент, согласованный между сторонами во время заключения контракта.

140. Согласно формулировке A.3, продавец в течение первых 30 дней просрочки поставки товара должен выплачивать 0,05 процента за каждый день просрочки, в течение следующих 30 дней — 0,08 процента и в дальнейшем — 0,12 процента; общая сумма штрафа не должна ни в коем случае превышать 8 процентов стоимости товара, в отношении которого имела место просрочка. Однако, согласно формулировке A.6, в случае, если просрочка в поставке не превышает двух недель, сумма штрафа составляет 1 процент от стоимости непоставленного товара; затем эта сумма каждые две недели поставки возрастает на 1 процент, учитывая, однако, что общая сумма штрафа не должна превышать 5 процентов.

141. Ниже, в пунктах 142—150, даются примеры средств защиты, которыми располагает невиновная сторона, с учетом, естественно, применения правила Nachfrist или взимания максимальной суммы штрафа там, где подобные требования применимы.

142. Согласно формулировкам C.2 и C.4, покупатель может путем уведомления в письменной форме потребовать от продавца поставить товары в течение разумно оправданного дополнительного срока, который он может указать в этом уведомлении. Если продавец не поставляет товар в течение этого срока, покупатель имеет право путем уведомления в письменной форме и не спрашивая согласия какого-либо суда прекратить действие контракта в отношении непоставленного товара; кроме того, он может взыскать убытки.

143. Согласно формулировке C.1, покупатель имеет право прекратить действие контракта путем уведомления в письменной форме как в отношении всех непоставленных товаров, так и в отношении товаров, которые, хотя и были поставлены, но не могут быть надлежащим образом использованы без непоставленных товаров. Более того, при просрочке в поставке покупатель может без права применения любого другого средства защиты получить обратно любой платеж, произведенный им в отношении вышеупомянутого товара, а также любые расходы, надлежащим образом понесенные им при исполнении контракта.

144. Согласно формулировке C.9, невиновная сторона может путем немедленного уведомления продавца «и без ущерба для его права исполнения контракта»,

a) расторгнуть контракт или ту его часть, которая не исполнена, и отказаться от любых дальнейших претензий, или

b) продать или купить, соблюдая обычную осторожность, товар или документы за счет виновной стороны и потребовать возмещения разницы в цене, если таковая будет иметь место, или

c) просить независимых брокеров установить рыночную стоимость товара на день обнаруже-

ния вины или по истечении любого продления срока поставки. Возникающая разница в цене должна быть немедленно оплачена виновной стороной;

d) в дополнение к средствам, указанным в подпунктах *b* и *c*, взыскивать убытки в особых случаях.

145. Согласно формулировкам Е.1 и Е.2, покупатель может выбрать между продолжением действия контракта при условии ответственности продавца за любые оправданные дополнительные расходы в результате просрочки и прекращением действия контракта путем уведомления без получения согласия какого-либо суда. В последнем случае покупатель может также взыскать убытки.

146. Согласно формулировке А.3, покупатель может после истечения срока, упомянутого выше, в пункте 137, отказаться от исполнения контракта в отношении непоставленной части товара, а также в отношении тех поставленных частей товара, которые не могут быть использованы без его непоставленной части. В подобном случае продавец должен возместить все платежи, произведенные покупателем, с уплатой 4 процентов годовых.

147. Согласно формулировке А.8, покупатель может либо расторгнуть контракт в отношении непоставленного товара и потребовать оплаты любого превышения по сравнению с контрактной ценой рыночной цены, действующей в стране отгрузки во время отгрузки на товары того же описания, или принять товар со скидкой, которая подлежит взаимному согласованию.

148. Согласно формулировке А.6, в случае просрочки в поставке более чем на 10 недель покупатель может расторгнуть контракт в отношении непоставленной части товара.

149. Согласно формулировкам Е.3 и Е.6, в случае непоставки товара продавец должен оплатить в качестве заранее оцененных убытков сумму, равную 10 процентам стоимости сиф непоставленного товара; согласно формулировке D.5 — заранее оцененные убытки, равные 1 проценту контрактной или рыночной цены на день непоставки товара, в зависимости от того, какая цена выше.

150. Согласно формулировкам В.20 и С.8, контракт или любая его часть, остающиеся невыполненными, считаются расторгнутыми, если одна из сторон не представила напоминания в течение 30 дней (формулировка В.20) и в течение трех месяцев (формулировка С.8), считая с момента последней поставки. Формулировка В.20 также предусматривает, что в подобном случае ни одна из сторон не имеет права на возмещение убытков.

151. Формулировки В.16, В.18 и В.19 предусматривают, что неотправка продавцом одной партии товара в течение срока, указанного в контракте, не дает покупателю права отказаться от остальных партий этого товара; продавец продолжает нести ответственность за поставку этих партий товара в течение срока, установленного в контракте.

152. Некоторые общие условия предусматривают средства защиты для продавца в тех случаях, когда имеют место непринятие или просрочка принятия товара покупателем.

153. Так, например, согласно формулировке А.2, в случае контрактов на условиях «поставлено...» или «поставлено за границу», если покупатель не принимает поставленные товары, после того как они должным образом были предоставлены в его распоряжение, он должен нести все риски, связанные с товаром и оплачивать любые дополнительные расходы, возникшие в результате подобного непринятия товара. Согласно формулировке С.7, если покупатель задерживает принятие товара, продавец по истечении дополнительного срока, который он должен предоставить, может продать товар либо с аукциона, либо через уполномоченного на то брокера за счет покупателя. Согласно формулировке С.1, продавец должен обеспечить хранение товара за счет и риск покупателя; он может также получить компенсацию за любые расходы, понесенные им в результате надлежащего исполнения контракта. В формулировках С.2 и С.4 в дополнение к требованию о том, чтобы продавец обеспечил хранение товара за счет и риск покупателя, предусматривается страхование товара продавцом за счет покупателя. Более того, согласно последним формулировкам, если покупатель не принимает поставку в течение разумного периода времени, указанного в письменном уведомлении продавца, последний может путем повторного уведомления в письменной форме и без согласия какого-либо суда прекратить действие контракта в отношении непоставленной части товара и получить от покупателя компенсацию за любые потери, понесенные им по причине непринятия покупателем поставленного товара.

R. *Средства защиты при поставке товаров, не соответствующих условиям контракта*

154. Большинство общих условий, относящихся к сельскохозяйственным продуктам и другим товарам, продаваемым без упаковки, содержит положение, согласно которому основным средством защиты при поставке товаров, не соответствующих условиям контракта, является определенная скидка (сокращение цены). Согласно формулировке В.11, размер этой скидки должен быть установлен по взаимному соглашению или с помощью арбитража, а в соответствии с формулировкой D.5 — только с помощью арбитража; согласно формулировкам В.13, В.14 и В.15, «надлежащая скидка должна быть предоставлена на то время года, когда была осуществлена отгрузка». Многие формулировки, например, формулировки В.9, В.10, В.12, В.16, В.17, В.18, D.4 уста-

навливают размер скидки в зависимости от степени несоответствия качества товара указанному в контракте.

155. Согласно формулировке D.5, в некоторых случаях помимо скидки продавцом уплачивается штраф. Размер штрафа равен 50 процентам величины скидки. Формулировка А.3 также предусматривает выплату штрафа в том случае, когда покупатель требует от продавца устранения дефекта товара. Этот штраф должен охватывать период с момента предъявления претензии до момента устранения дефекта путем ремонта или замены и должен быть исчислен в том же размере, что и в случаях просрочки в поставке (см. выше, пункт 140).

156. Некоторые общие условия ставят средство защиты покупателя в зависимость от степени несоответствия качества товара указанному в контракте. Так, например, согласно формулировкам В.16, В.17 и В.18, в случаях, когда скидка превышает 10 процентов контрактной цены, покупатель может не принять товар и взыскать убытки. Согласно формулировке С.17, в тех случаях, когда разница между стоимостью поставленного товара и контрактной ценой меньше 10 процентов, покупатель может потребовать лишь сокращения цены; однако в тех случаях, когда разница превышает этот предел, он может прекратить действие контракта и взыскать убытки. Согласно формулировке В.6, когда в случае поставок в условиях «по образцу» разница в цене составляет менее 5 процентов, а в случае поставок на условиях «согласно типичному образцу»— менее 7 процентов, покупатель может лишь требовать скидки; однако, если эта разница превышает указанный процент, он может требовать расторжения контракта и взыскать убытки. Согласно формулировке В.12, если поставленный товар на 5 процентов смешан с посторонним товаром, покупатель может не принять подобный товар и в отношении непринятого количества контракт будет считаться недействительным.

157. Согласно формулировкам А.5 и А.6, единственным средством защиты, которым располагает покупатель при каком-либо несоответствии качества (или количества) товара указанному в контракте, является компенсация.

158. Согласно формулировке А.3, покупатель может потребовать либо устранения дефекта продавцом, либо сокращения цены. Если он требует устранения дефекта, продавец должен за свой счет либо устранить дефект, либо заменить дефектный товар. Однако, если он не устраняет дефект, покупатель будет иметь право сам устранить этот дефект и взыскать фактически расходы с продавца в том размере, в каком они могут быть оправданы.

159. Согласно формулировке С.9, в случае несоответствующего качества покупатель имеет право лишь на сокращение цены, однако в тех случаях, когда в контракте предусмотрено, что некоторые характеристики товара не должны достигать определенного минимума или не должны превышать определенного максимума, и это условие не выполняется, покупатель может либо расторгнуть контракт, либо потребовать замены товара, либо взыскать убытки за невыполнение условий контракта.

160. Согласно формулировкам В.13, В.14 и В.15, несоответствие качества указанному в контракте не дает право покупателю отказаться от принятия товара, за исключением тех случаев, когда это осуществляется по решению арбитража.

S. Средства защиты при невыполнении других обязательств

161. Некоторые общие условия содержат положения в отношении средств защиты продавца в тех случаях, когда покупатель не предоставляет вовремя отгрузочных инструкций. Согласно формулировке А.1 (Инкотермы в отношении контрактов на условиях франко-завод, фоб, каф, сиф, фас и «фрахт и перевозка оплачиваются...»), покупатель должен нести дополнительные расходы и все риски с момента истечения срока предоставления подобных инструкций. Согласно формулировке А.3, продавец имеет право передать товар на хранение за счет и риск покупателя. Согласно формулировке В.1, продавец может *a)* отгрузить товар и требовать исполнения контракта покупателем или *b)* запросить у покупателя инструкции, *c)* прекратить действие контракта или *d)* взыскать убытки за неисполнение контракта. В случаях *b*, *c* и *d* продавец должен представить уведомление о том, что он не будет отгружать товар по крайней мере в течение трех дней до осуществления какого-либо из этих прав.

162. Согласно формулировкам Е.1 и Е.2, если покупатель не предоставляет отгрузочных инструкций, продавец может тем не менее осуществить погрузку товара на свое усмотрение. Согласно формулировкам А.8 и А.9, в тех случаях, когда продавец не получает отгрузочных инструкций, он не может нести ответственность за позднюю отгрузку; формулировка А.8 также предусматривает, что продавец в течение периода между указанными в контракте датой отгрузки и датой коносамента имеет право взыскать 6 процентов годовых с цены товара или расторгнуть контракт и взыскать убытки, если он не получает инструкций в течение одного месяца после даты отгрузки, указанной в контракте.

163. Некоторые общие условия также предусматривают средства защиты в тех случаях, когда продавец не уведомляет покупателя об осуществлении отгрузки товара, или в тех случаях, когда продавец не соблюдает отгрузочных инструкций. Так, например, формулировка А.3 предусматривает, что продавец в случае неуведомления покупателя об осуществлении отгрузки должен выплатить определенный штраф, а так-

же возместить покупателю все расходы, возникшие вследствие несоблюдения продавцом данных отгрузочной инструкции. Однако, согласно формулировке D.3, продавец просто возмещает покупателю все расходы, которые он мог понести в результате несообщения продавцом данных, относящихся к осуществлению отгрузки. Согласно формулировке B.1, в случае поставки морских товаров или товаров, подлежащих перевозке морем, неуведомление продавцом покупателя о данных по отгрузке предоставляет покупателю право по истечении дополнительного срока в размере трех дней прекратить действие контракта или взыскать убытки.

T. Средства защиты продавца в отношении просрочки платежа со стороны покупателя

164. Несколько общих условий предусматривают, что в тех случаях, когда покупатель не осуществляет платеж вовремя, продавец может отложить выполнение своих обязательств до осуществления платежа (A.8, C.1, C.2, C.4, E.4 и E.5). Кроме того, формулировка C.1 предусматривает, что продавец может после письменного уведомления покупателя получить компенсацию в размере 6 процентов суммы, подлежащей выплате. Если покупатель не осуществляет платежа в течение дополнительного срока, согласованного между сторонами, или при отсутствии подобного соглашения в течение одного месяца с даты совершения платежа, продавец может путем письменного уведомления и без права использования какого-либо другого средства защиты прекратить действие контракта. Однако, согласно формулировкам C.2 и C.4, если продавец уведомляет покупателя в течение разумного периода времени, он может потребовать выплаты процентов с подлежащей уплате суммы и, если в конце дополнительного срока, установленного в контракте, покупатель все еще не совершил платеж, продавец может путем письменного уведомления и без получения согласия какого-либо суда прекратить действие контракта и взыскать убытки.

165. Формулировки E.1 и E.2 предусматривают, что в тех случаях, когда покупатель не производит какого-либо платежа, срок которому наступил до осуществления поставки, или не открывает аккредитива, продавец может по своему усмотрению продолжить или прекратить действие контракта. В последнем случае продавец должен уведомить покупателя в течение 15 календарных дней с даты платежа, указав дату, после которой он будет считать контракт расторгнутым. Продавец может также взыскать убытки в дополнение к возмещению дополнительных расходов, понесенных им вследствие просрочки платежа со стороны покупателя. Положение о прекращении действия контракта продавцом путем надлежащего уведомления в тех случаях, когда покупатель не осуществляет платежа вовремя, также содержится в формулировках C.7, D.8, D.9 и D.10.

166. Единственной формулировкой, которая предоставляет продавцу право остановки груза в пути, является формулировка A.8. Согласно этой формулировке, если покупатель не осуществляет платежа в течение определенного периода времени после выставления продавцом тратты или представления счета за товары, отгруженные в соответствии с контрактом, продавец может, среди прочего, «распорядиться товаром, уже отгруженным в соответствии с контрактом, путем его продажи в частном порядке или с аукциона за счет и риск покупателя и без его уведомления...».

U. Освобождение от ответственности

167. Большинство общих условий содержит положения, относящиеся к обстоятельствам, освобождающим стороны от ответственности за невыполнение обязательств.

168. В то время как некоторые общие условия определяют эти обстоятельства в общих выражениях, многие из них дают с различной степенью подробности список отдельных обстоятельств, которые могут быть подведены под эту категорию. Так, например, в формулировке A.3 излагаются обстоятельства, освобождающие от ответственности, как «обстоятельства непреодолимой силы» и определяют их как «обстоятельства, которые возникли после заключения контракта в результате непредвиденных и неотвратимых стороной событий чрезвычайного характера». Формулировка A.9 предусматривает, что продавец не будет нести ответственность за убытки, происшедшие по какой-либо причине без его фактической вины и причастности и без вины или проявления небрежности его агентов или служащих. Более того, в то время как формулировка A.6 освобождает продавца от ответственности за просрочку в отгрузке, вызванную обстоятельствами, находящимися вне его контроля, формулировки E.1 и E.2 определяют случаи освобождения от ответственности как любые обстоятельства, находящиеся вне контроля сторон, обстоятельства, наступление которых сторона, проявляющая разумную осторожность, не могла избежать и последствия которых она не могла предотвратить, при условии, если они возникают после подписания контракта и препятствуют его полному или частичному исполнению.

169. С другой стороны, многие формулировки перечисляют два или более из нижеприведенных конкретных случаев в качестве определения форс-мажорных обстоятельств или просто в качестве причин освобождения от ответственности в тех случаях, когда они приводят к задержке выполнения условий контракта или вызывают невозможность его исполнения полностью или частично; к таким обстоятельствам относятся: состояние войны, крупные наводнения, пожары, природные бедствия, засухи, ледовая обстановка, забастовка, локаут, действия, связанные с религиозными убеждениями, мятеж, гражданские беспорядки, поломка оборудования, мобилиза-

ция, реквизиция или приобретение правительством, валютные ограничения, запрещение импорта или экспорта, нехватка транспортных средств или общая нехватка материалов, ограничение использования электроэнергии, эпидемия, отказ в предоставлении экспортной или импортной лицензии, блокада, введение эмбарго, восстание, саботаж, чума или другие эпидемические заболевания, карантин, тайфуны, ураганы, приливные волны, молния, нехватка рабочей силы и другие причины, находящиеся вне контроля сторон (А.4, А.6, А.8, А.9, В.5, В.6, В.7, В.8, С.2, Е.3, С.6, D.1, D.7, Е.4, Е.5, Е.6 и т. д.).

170. Особый случай освобождения от ответственности содержится в формулировке Е.4. Согласно этой формулировке, покупатель освобождается от выполнения обязательства по принятию осуществляемой в соответствии с контрактом поставки товара, который не был еще произведен продавцом, в то время как завод или фабрика покупателя разрушены пожаром или любой другой причиной, находящейся вне его контроля.

171. Формулировка D.2 предусматривает, что, если контракт становится незаконным по праву Англии или по праву страны, где осуществляется отгрузка товара, или страны назначения товара, контракт должен быть расторгнут без получения выгод какой-либо стороной и любая денежная сумма должна быть возвращена в соответствии с положениями Закона 1943 года о реформе права Соединенного Королевства (Неисполнение договоров).

172. Значительная часть общих условий требует, чтобы сторона, которая намеревается заявить об освобождении от ответственности, уведомила другую сторону о наступлении освобождающего события; многие из этих формулировок, например формулировки А.3, В.16, В.17, В.19, С.1, С.2, С.4, С.7, Е.1, Е.2, Е.4, Е.5 также требуют уведомления о прекращении действия подобного случая.

173. Сроки, в течение которых должно быть представлено уведомление, предусмотренные различными формулировками, значительно отличаются друг от друга. Так, например, уведомление должно быть представлено:

— немедленно или без промедления (А.3, А.4, А.6, А.8, В.16, В.17, В.19, В.21, С.1, С.2, С.4, С.7, Е.1 и Е.2);

— в течение разумного срока (D.3, D.9, D.10, Е.5);

— в течение 7 дней с момента наступления события (В.6, В.12, D.7, Е.4);

— в течение 2 дней (за исключением воскресных и праздничных дней) по прошествии последнего дня гарантированного срока отгрузки (В.7, В.13, В.14 и В.15);

— в течение 7 дней по окончании периода отгрузки по контракту (D.5 и D.6).

174. Некоторые формулировки также требуют предоставления доказательства о наступлении события, освобождающего от ответственности, как, например, формулировки А.3, А.4, А.6, В.7, В.13, В.14, В.15, В.16, В.17, В.19, D.3, D.9.

175. Почти все формулировки содержат положения о последствиях наступления события, освобождающего от ответственности. Однако некоторые общие условия проводят различия между событиями, когда исполнение контракта стало полностью или частично невозможным, и теми событиями, когда оно просто задержано.

176. Все формулировки, содержащие положения об освобождении от ответственности, предусматривают, что в тех случаях, когда исполнение контракта стало абсолютно невозможным, контракт должен быть «расторгнут» или должен считаться «недействительным» в той мере, в какой невозможно его исполнение (А.8, В.3, В.4, В.10, В.11, В.13, В.14, В.15, В.16, В.17, В.18, В.19, Е.3, Е.4, Е.5).

177. С другой стороны, формулировка С.1 предусматривает, что, если исполнение контракта в течение разумного периода времени становится невозможным, любая из сторон может прекратить его действие, уведомив об этом другую сторону.

178. В отношении тех случаев, когда обстоятельства, вызвавшие невозможность исполнения контракта, носят временный характер, различные общие условия предусматривают различные решения. Ниже приводятся некоторые примеры:

— если задержка исполнения контракта или препятствие его исполнению длится более 30 дней, контракт может быть расторгнут (А.4, В.4, В.9, В.10, В.12, С.9, Е.4, Е.5);

— согласно формулировке А.9, то же самое происходит по истечении разумного периода времени;

— согласно формулировкам D.5 и D.6 — после 60 дней;

— если задержка исполнения длится более 5 или 8 месяцев, в зависимости от продолжительности срока поставки, любая из сторон может прекратить действие договора (А.3);

— согласно формулировкам D.9, D.10 и Е.6, контракт становится недействительным, если задержка его исполнения длится более 6 недель;

— согласно формулировкам Е.5 и Е.3, срок поставки будет продлен соразмерно продолжительности задержки исполнения контракта;

— аналогичное продление срока доставки предусматривается формулировками В.7, В.14 и В.15, однако это распространяется лишь на те случаи, которые имели место в течение последних 28 дней срока поставки;

— согласно формулировке В.18 и с небольшими отличиями согласно формулировкам В.16, В.17 и В.19, это продление возможно лишь в тех случаях, когда причина задержки исполнения контракта возникает в течение последних 28 дней срока поставки и является результатом какого-либо события, а не официального прекращения навигации по таким причинам, как ледовая обстановка, наводнение или мелководье. Непоставка после даты, установленной в результате продления срока, рассматривается как вина;

— согласно формулировке В.1, срок поставки приостанавливается на время задержки исполнения контракта;

— согласно формулировке В.3, стороны должны будут прийти к соглашению относительно изменения, продления и расторжения контракта.

V. Прочие положения

179. Почти все общие условия предусматривают, что споры между сторонами, которые не могут быть дружески разрешены, должны передаваться в арбитраж конкретно определенным судом, обычно в соответствии с правилами арбитража, принятыми торговой ассоциацией, товарной биржей или другой подобной организацией, которая выработала особую форму общих условий.

180. Многие формулировки также включают положения, относящиеся к размеру убытков, возмещения которых может требовать невиновная сторона. Некоторые общие условия также содержат положения, относящиеся к одному или более из следующих вопросов: банкротство, исковая давность, уступка права требования, применимый закон и ряд последовательных договоров продажи.

V. ВЫВОДЫ И БУДУЩАЯ РАБОТА

А. Выводы

181. Как следует из пункта 7, одна из целей настоящего исследования заключается в том, чтобы сравнить вопросы, рассматриваемые в «общих» общих условиях, с включенными в общие условия вопросами с ограниченной сферой регулирования, то есть вопросами, относящимися к определенной группе товаров или определенному виду товаров.

182. Как видно из данного исследования, ни одно из рассматриваемых общих условий не охватывает всех проблем и не решает всех вопросов, разбираемых в части IV данного исследования.

183. В нескольких случаях отсутствие в некоторых формулировках положений по определенным вопросам или проблемам объясняется особым видом или характером товаров, к которым данная формулировка применяется. Например, хотя большинство формулировок, касающихся сельскохозяйственных продуктов, содержат положения относительно процентного предела допустимого отклонения (см. пункты 44—45), формулировки, касающиеся товаров машиностроительной промышленности, разумеется, не содержат таких положений. С другой стороны, общие условия для заводов и промышленного оборудования содержат положения, касающиеся гарантии в отношении качества или исполнения товаров в течение определенного периода времени (см. пункты 100—106), тогда как формулировки относительно сельскохозяйственных продуктов таких положений не содержат.

184. Однако в большинстве случаев отсутствие положений по определенным вопросам или проблемам, по-видимому, не связано с видом или характером товаров. Например, формулировка С.6 (составленная Федерацией ассоциаций по производству масел, семян и жиров для контрактов «по общей торговле») содержит лишь положения об уплате, отсрочке, банкротстве, домициле, арбитраже и нерабочих днях. Аналогичным образом формулировка А.4 (китайско-японские торговые договоры об импорте в Японию) включает лишь положения об условиях уплаты и отгрузке, о проверке, арбитраже и чрезвычайных обстоятельствах. Таким образом, во всех подобных общих условиях остаются нерешенными многие вопросы, относящиеся к операциям по купле-продаже.

185. Следует также отметить, что из девяти «общих» общих условий, перечисленных в категории А приложения II, семь формулировок применяются лишь к купле-продаже в определенном географическом районе или между двумя определенными странами. Две оставшиеся (А.1 и А.2) касаются лишь толкования условий торговли и применяются лишь в некоторых частях мира. Следовательно, в настоящее время не существует универсально применяемых общих условий для купли-продажи большого числа товаров. Кроме того, многие из существующих форм, которые охватывают определенную группу или определенный вид товаров, применяются лишь к ограниченному числу условий торговли.

186. Подобное положение вещей указывает, по-видимому, на необходимость разработки действительно «общих» общих условий, которые могли бы использоваться в международной торговле между различными районами мира.

187. Тот факт, что большинство формулировок не содержит положений по ряду вопросов, касающихся операций по купле-продаже, не может сам по себе влиять на целесообразность составления регламента «общих» общих условий, регулирующих широкий круг вопросов. Подобный регламент общих условий может облегчить заключение контрактов по купле-продаже и помочь свести до минимума возможность споров.

188. Аналогичным образом на целесообразность составления подобного регламента общих условий может не оказывать влияния тот факт, что в определенных случаях положение, регулирующее какой-либо отдельный вопрос, может быть не подходящим для регулирования некоторых видов товаров. В подобных случаях в тексте может быть предусмотрено ограничение сферы применения данного положения.

189. В начале данного исследования (см. пункт 6) и в выводе, сделанном из анализа общих условий ЭКЕ, касающихся условий торговли зерновыми (см. пункт 23*с*), высказывалась мысль, что нет необходимости в создании отдельных форм общих условий для каждого условия торговли (фоб, сиф, стоимость и фрахт и т. д.) и каждого вида транспорта. Анализ части IV настоящего доклада также подтверждает данную точку зрения. Положения, касающиеся различных условий торговли и видов транспорта, могут быть сформулированы в виде альтернатив, включенных в единую форму «общих» общих условий; в этом случае стороны будут выбирать, какие условия торговли или вид транспорта будут применяться к их контракту, таким же образом, как они теперь выбирают форму, которая применяется к согласованному условию торговли или виду транспорта.

190. В отношении существа положений, которые могут быть включены в новый регламент «общих» общих условий, следует иметь в виду, что положения, содержащиеся в ныне существующих общих условиях, которые применимы лишь к определенным товарам (см. пункт 29), были исключены из настоящего исследования. Учитывая тот факт, что необходимость таких положений существует лишь в отношении некоторых товаров и что они регулируют незначительное число вопросов, которые должны быть урегулированы в связи с куплей-продажей подобных товаров, считается, что они не подходят к схеме «общих» общих условий, которая могла бы применяться к широкому кругу товаров. Такие вопросы можно было бы не включать в «общие» общие условия, с тем чтобы они регулировались либо соглашением между сторонами, либо путем включения их в специальные приложения к общей форме.

191. Следует напомнить, что на основании первой части данного исследования был сделан предварительный вывод о том, что возможность составления регламента «общих» общих положений в значительной мере зависит от возможности выработки решений по основным вопросам, которые могли бы быть применимы к широкому кругу товаров (см. пункт 6*с*). Анализ положений, касающихся различных вопросов, рассматриваемых в частях III и IV данного доклада, показывает, что существующие формулировки предусматривают самые разнообразные решения каждого отдельного вопроса. На первый взгляд может показаться, что разнообразие решений может проистекать из различия товаров, о которых говорится в различных формулировках. Однако более подробное изучение показывает, что, по-видимому, эти различия объясняются тем фактом, что различные формулировки были составлены независимо друг от друга и в разное время различными организациями.

192. Этот вывод подтверждается тем фактом, что в различных формулировках предусмотрены различные решения для таких вопросов, в силу своего характера не имеющих связи с видом товаров, регулируемых отдельной формулировкой, таких как заключение контракта, лицензии, налоги, пошлины и сборы, толкование условий торговли, переход риска (см., например, пункты 33, 35, 36, 38, 43, 70—72, 108).

193. Указанный выше вывод подтверждается также тем фактом, что по некоторым вопросам, касающимся товаров одного и того же вида, были приняты различные решения. Например, в случае допустимых отклонений, которые применяются лишь в отношении товаров, продаваемых оптом, весьма различно количество отклонений, допускаемых в различных формах (см. пункт 44). Подобно этому толкования относящихся к сроку поставки таких выражений, как «немедленная поставка», «быстрая поставка» и т. д., которые главным образом встречаются в формулировках, касающихся сельскохозяйственных продуктов, также значительно отличаются друг от друга (см. выше, пункт 60).

194. Однако в ограниченном числе случаев различие в положениях, касающихся некоторых вопросов, в определенной мере объясняется различием в виде рассматриваемых товаров; например, время, в течение которого покупатель должен уведомить продавца о своей претензии, может быть различным для скоропортящихся товаров и для машинного оборудования. Это же справедливо и в отношении положения, обычно встречающегося в формулировках, касающихся сельскохозяйственных продуктов и других товаров, имеющих назначенную рыночную цену, согласно которому ущерб, возмещаемый покупателю в случае непоставки товаров, будет представлять собой разницу между ценой, установленной в контракте, и рыночной ценой во время расторжения контракта; такое положение, разумеется, не может применяться в отношении товаров, которые не всегда имеются на рынке.

195. Однако данное обстоятельство, по-видимому, не оказывает существенного влияния на возможность подготовки регламента «общих» общих условий. Поскольку каждое из этих конкурирующих положений обычно относится к большой группе товаров, представляется возможным включить их в единую форму общих условий, предусмотрев в каждом соответствующем вопросе конкретное решение, которое необходимо применять для каждой из групп товаров.

196. Предварительный первый проект регламента общих условий, о котором говорится выше, в пункте 5, был составлен с учетом изло-

женных выше замечаний и предложенных основных принципов.

197. Данные «общие» общие условия не созданы с целью замещения какой-либо из существующих формулировок. Перечень общих условий, который может появиться из данного предварительного проекта, сможет использоваться, разумеется, только в том случае, если он будет избран сторонами, которые сохранят за собой право вносить поправки в любое из его положений, изменять или отменять их либо заключением детального соглашения, либо ссылкой на положения любой из существующих формулировок. Таким образом, единообразные общие условия смогут быть также использованы для восполнения недостатков в существующих формулировках в той мере, в какой данные стороны сочтут их пригодными для этой цели.

B. Будущая работа

198. Учитывая вышеизложенные выводы и предлагаемые основные принципы, а также проделанную над первым предварительным проектом работу, представляется возможным составить регламент «общих» общих условий, которые могли бы применяться, по крайней мере, к широкому кругу товаров. Однако подготовка окончательного проекта единообразных общих условий потребует сотрудничества торговых ассоциаций, торговых палат и других подобных организаций в различных районах, ибо только они способны определить, какая из конкурирующих норм, касающихся различных вопросов, будет наиболее подходящей для такой схемы.

199. Поэтому Комиссия, может быть, пожелает просить Генерального секретаря учредить группу экспертов, которые будут представителями различных организаций, упомянутых выше, в пункте 198. В задачу данной группы будет входить безотлагательное оказание помощи Секретариату в подготовке окончательного проекта, который должен быть представлен Комиссии.

200. Комиссия, может быть, также пожелает просить Генерального секретаря доложить Комиссии на ее седьмой сессии о проделанной по данному проекту работе.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Типовые формы договоров о купле-продаже зерновых, подготовленные под эгидой Экономической комиссии для Европы Организации Объединенных Наций

No.

1 A CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Weight and condition — final at shipment.

1 B CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Weight and condition — final at shipment.

2 A CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Condition final at shipment; Full outturn.

2 B CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Condition final at shipment; Full outturn.

3 A CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Shipping weight final.

3 B CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Shipping weight final.

4 A CIF (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge).

4 B CIF (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Full outturn.

5 A FOB (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels.

5 B FOB (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels.

6 A Consignment by rail in complete wagon loads; Non-reciprocal.

6 B Consignment by rail in complete wagon loads; Reciprocal.

7 A CIF (Inland Waterway); Non-reciprocal.

7 B CIF (Inland Waterway); Reciprocal.

8 A FOB (Inland Waterway); Non-reciprocal.

8 B FOB (Inland Waterway); Reciprocal.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Перечень общих условий, рассматриваемых в части IV доклада

Условное обозначение	*Название*
A. «Общие» общие условия	
A.1	Incoterms 1953 — International Rules for the Interpretation of Trade Terms (International Chamber of Commerce)
A.2	International Rules for the Interpretation of the Terms: I. «Delivered at frontier... (named place of delivery at frontier)» II. «Delivered... (named place of destination in the country of information) duty paid» (International Chamber of Commerce)
A.3	General Conditions of Delivery of Goods between Organizations of the Member Countries of the Council for Mutual Economic Assistance (GCD CMEA 1968)
A.4	Sino-Japanese Trade Contracts: *a*) Friendly Trade Import Contract (Import to Japan)
A.5	Sino-Japanese Trade Contracts: *b*) L-T Trade Import Contract (Import to Japan)
A.6	Sino-Japanese Trade Contracts: *c*) Friendly Trade Export Contract (Export from Japan)
A.7	Contract of Sale Form between China and Viet-Nam
A.8	Model contract form for use in foreign trade contracts (The Indian Council of Arbitration)
A.9	General Terms and Conditions for the Sale of Sundries (Japan International Trade Arbitrations Association)
B. Общие условия, касающиеся всех или какой-либо группы сельскохозяйственных продуктов	
B.1	Geschäftsbedingungen des Waren-Vereins der Hamburger Börse e. V.
B.2	Standard form of contract for sale of Burma products on FOB basis
B.3	Standard form of contract for sale of Burma products on CIF basis

Условное обозначение	Название
B.4	Conditions generales de vente en C. A. F. pour les produits de Madagascar (cafés exceptés) (Fédération Nationale des Syndicats d'Importateurs et d'Exportateurs de l'Afrique Orientale)
B.5	General Contract No. 1 (The Grain and Feed Trade Association)
B.6	General Contract No. 1 (The Cattle Food Trade Association)
B.7	FOB Contract No. 64 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.8	General Contract FOB terms for goods in bags or bulk, No. 119 (The Grain and Feed Trade Association)
B.9	Copenhagen Contract for Transactions in Grain «free on board»
B.10	Copenhagen Contract for Transactions in Grain «including freight» (c. f.) or «including freight and insurance» (c. i. f.)
B.11	Contract for..; ...Basis — Delivered Terms ex ship, No. 81 (The Incorporated Oil Seed Association)
B.12	Contract for full container loads (FCLs), No. 107 (The Grain and Feed Trade Association)
B.13	Canadian and United States of America grain contract, cargoes, tale quale, No. 27 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.14	La Plata grain contract, cargoes, rye terms, No. 32 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.15	Black Sea and Danubian grain contract, cargoes, tale quale, No. 48 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.16	Contract for the sale of cereals No. 1B — CIF (maritime) — Reciprocal, cargoes and parcels — Weight and condition — final at shipment (United Nations Economic Commission for Europe)
B.17	Contract for the sale of cereals No. 5B, FOB (maritime), Reciprocal, cargoes and parcels (United Nations Economic Commission for Europe)
B.18	Contract for the sale of cereals No. 7A, (inland waterway), non-reciprocal, (United Nations Economic Commission for Europe)
B.19	Contract for the sale of cereals No. 6A, consignment by rail in complete wagon loads; non-reciprocal (United Nations Economic Commission for Europe)
B.20	FIS Rules and Usage for the international trade in agricultural seeds (Fédération Internationale du Commerce des Semences)
B.21	FIS Rules and Usages for the international trade in vegetable seeds, root seeds, mangel seeds, peas, dwarf and broad bean seeds (Fédération Internationale du Commerce des Semences)
C. Общие условия, касающиеся какой-либо группы несельскохозяйственных товаров	
C.1	General conditions of sale for the import and export of durable consumer goods and of other engineering stock articles, No. 730 (United Nations Economic Commission for Europe)
C.2	General conditions for the supply of plant and machinery for export, No. 188 (United Nations Economic Commission for Europe)
C.3	Conditions generales de vente — Matériels d'importation (Chambre syndicale des négociants importateurs de matériel de travaux publics et de manutention)
C.4	General conditions for the supply for export of railway rolling stock and internal combustion engine locomotives (The International Association of Rolling Stock Builders (AICMR) and the European Builders of Internal Combustion Engine Locomotives (CELT)
C.5	Conditions générales de vente (Syndicat national des fabricants d'engrenages et constructeurs d'organes de transmission)
C.6	Contract for general business, No. 12 (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd.)
C.7	Geschäftsbedingungen des Vereins des Deutschen Einfuhrgrosshandels von Harz, Terpentinöl und Lackrohstoffen e. V.
C.8	Allgemeine Verkaufs — und Lieferungsbedingungen für pflanzliche und tierische Öle, Fette, Fettsäuren und Trane (Verband des Deutschen Grosshandels mit Ölen, Fetten und Ölrohstoffen e. V. Grofor, Hamburg)
C.9	CIF Contract terms for vegetable and animal oils and fats, fatty acids, acid oils and marine oils (Association of German Importers, Exporters and Wholesalers in Oils, Fats and Raw Materials of Oil)
D. Общие условия, касающиеся отдельных сельскохозяйственных продуктов	
D.1	General conditions for international dealings in potatoes (United Nations Economic Commission for Europe)
D.2	Conditions of sale (The Coffee Trade Federation)
D.3	FOB, C and F, and CIF Contract (The Coffee Trade Federation)
D.4	The London Jute Association Contract
D.5	Contract form for the purchase / sale of Thai mesta fibre (Indian Jute Mills Association / Thai Jute Association)
D.6	Agreement between the Jute Association of Thailand and the Japan Jute Association
D.7	Contract for feeding fish meal, CIF terms, No. 10 (The Grain and Feed Trade Association, Ltd.)
D.8	Conditions of sale of rubber FOB Colombo (The Ceylon Chamber of Commerce)
D.9	International FOB contract for hides No. 1 (International Council of Hide and Skin Sellers' Associations and the International Council of Tanners)
D.10	International CIF, C and F contract for hides No. 14 (International Council of Hide and Skin Sellers' Associations and the International Council of Tanners)
E. Общие условия, касающиеся конкретных несельскохозяйственных товаров	
E.1	General conditions for export and import of sawn softwood, No. 410 (United Nations Economic Commission for Europe)
E.2	General conditions for the export and import of hardwood logs and sawn hardwood from the temperate zone (United Nations Economic Commission for Europe)
E.3	«Uniform» general terms, conditions and warranties 1964 (Timber Trade Federation of the United Kingdom, The Finnish Sawmill Owners' Association and the Swedish Wood Exporters' Association)
E.4	General trade rules (adopted by the Norwegian, Swedish and Finnish Paper Makers' Associations and agreed to by the National Association of Wholesale Stationers and Paper Merchants, the United Kingdom Paper Bag Association and the United British (wholesale) Paper Bag Makers' Association)

Условное обозначение	*Название*
E.5	General trade rules for sale to oversea markets (adopted by the Norwegian, Finnish and Swedish Paper Makers' Associations and agreed upon by the Norwegian Oversea Exporters' Association and the Swedish Transmarine Export Union)
E.6	«Albion» general terms, conditions and warranties 1964 (Timber Trade Federation of the United Kingdom, the Finnish Sawmill Owners' Association and the Swedish Wood Exporters' Association)
E.7	General terms and conditions for machines (Japan International Trade Arbitration Association)
E.8	Draft model contract (Fédération Européenne des Importateurs de Machines de Bureau)
E.9	Conditions of sale and resale for export cargo shipments (National Coal Board of the United Kingdom)
E.10	Convention Fabrique Commerce. Contract de cooperation (Union Nationale des Négociants en Chaussures en Gros)

II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЛАТЕЖИ

Оборотные документы

1. Рабочая группа по международным оборотным документам: Проект Единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях

Доклад Рабочей группы о работе ее первой сессии (Женева, 8—19 января 1973 года) (A/CN.9/77 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	1—7	119
ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ	8—135	120
A. *Передача и переуступка* (статьи 12—22)	10—59	120
B. *Держатель и пользующийся правом на защиту держатель: определение и права* (статьи 5, 6 и 23—26)	60—82	126
I. Определение держателя	60—64	126
II. Определение пользующегося правом на защиту держателя	65—71	126
III. Презумпция того, что все держатели являются пользующимися правом на защиту держателями	72—74	127
IV. Права пользующегося правом на защиту держателя	75—78	128
V. Права держателя	79—82	129
C. *Права и обязанности лиц, поставивших свои подписи на векселе* (статьи 27—40)	83—135	130
РАССМОТРЕНИЕ ЖЕЛАТЕЛЬНОСТИ ПОДГОТОВКИ ЕДИНООБРАЗНЫХ ПРАВИЛ, ПРИМЕНИМЫХ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ЧЕКАМ	136—138	137
БУДУЩАЯ РАБОТА	139	138

* 30 января 1973 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей четвертой сессии Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли постановила «продолжить работу, направленную на подготовку единых норм, применимых к специальному оборотному документу, предназначенному для факультативного использования в международных сделках». С этой целью Комиссия просила Генерального секретаря «подготовить проект таких норм, сопровождаемый комментарием» [1]. В соответствии с этим решением на пятой сессии Комиссии был представлен доклад, озаглавленный «Проект единообразного закона о международных переводных векселях и комментарий» (A/CN.9/67) *. В проекте рассматривались переводные векселя в узком смысле этого термина и не охватывались простые векселя и чеки. На всех подготовительных стадиях составления данного проекта были проведены консультации с международными организациями, особенно заинтересованными в этом вопросе, и при помощи вопросников и бесед была получена информация по современной коммерческой практике.

2. На своей пятой сессии Комиссия приняла во внимание результаты опроса, проведенного Секретариатом среди банковских и торговых кругов, относительно использования и значения простых векселей в международной торговле, и про-

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 35; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A. Краткую историю этого вопроса до четвертой сессии Комиссии см. в документе A/CN.9/53, пункты 1—7.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, II, 1.

сила Генерального секретаря «модифицировать проект единообразного закона о международных переводных векселях, с тем чтобы распространить его применение на международные простые векселя». Комиссия просила, чтобы проект единообразного закона, таким образом модифицированный, был представлен Рабочей группе[2], которая была учреждена на этой сессии[3].

3. Рабочая группа по международным оборотным документам состоит из следующих восьми членов Комиссии: Египта, Индии, Мексики, Нигерии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик и Франции.

4. Согласно решению Комиссии, круг ведения Рабочей группы включает в себя:

1. «Подготовку окончательного проекта единообразного закона о международных переводных и простых векселях», и

2. «Рассмотрение вопроса о целесообразности подготовки единообразных норм, применимых к международным чекам, и вопрос о том, как лучше достичь этой цели — путем распространения применения данного проекта единообразного закона на международные чеки или путем выработки отдельного единообразного закона о международных чеках, и предоставление Комиссии доклада о ее выводах по этому вопросу на одной из будущих сессий».

5. Рабочая группа провела свою первую сессию в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 8 по 19 января 1973 года. За исключением Индии присутствовали все члены Рабочей группы. На сессии также присутствовали наблюдатели от следующих членов Комиссии: Австрии, Аргентины, Бразилии, Ирана, Кении, Румынии, Японии, а также наблюдатели от Международного валютного фонда, Гаагской конференции по международному частному праву, Международного банка экономического сотрудничества, Международного института унификации частного права (МИУЧП), Банка международных расчетов, Комиссии европейских сообществ и Международной торговой палаты.

6. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель . . г-н Мохсена Шафин (Египет)

Докладчик . . . г-н Роберто Луис Мантилья-Молина (Мексика)

7. Рабочей группе был представлен доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Проект Единообразного закона о международных переводных и простых векселях и комментарий» (A/CN.9/WG.IV/WP.2) *, который был подготовлен в соответствии с вышеупомянутым решением Комиссии, принятым на ее пятой сессии. Рабочей группе был также представлен Рабочий документ, подготовленный Секретариатом (A/CN.9/WG.IV/R.1).

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ

8. Относительно своих методов работы Рабочая группа решила, что на первой сессии она сосредоточит внимание на существе проекта Единообразного закона. Группа просила Секретариат составить пересмотренный проект тех статей, в отношении которых в результате обсуждения будут сделаны указания относительно изменения по существу или форме. Группа также решила отложить рассмотрение сферы применения Единообразного закона до более позднего этапа своей работы и начала обсуждение положений Единообразного закона с части третьей проекта (Передача и переуступка). В ходе сессии Рабочая группа рассмотрела статьи 12—40 Единообразного закона и статьи 5 и 6 (Толкование) в том объеме, в каком они касаются этих статей. Резюме рассмотрения Группы в отношении этих статей и ее выводы изложены в пунктах 10—135 данного доклада.

9. Перед закрытием сессии Рабочая группа выразила свое удовлетворение работой Секретариата в связи с подготовкой высококвалифицированного проекта и комментария, изложенных в документе A/CN.9/WG.IV/WP.2, и отметила, что этим самым Группа получила отличную основу для своей работы. Рабочая группа также выразила свою признательность представителям международных банковских и торговых организаций, которые являются членами исследовательской группы ЮНСИТРАЛ по международным платежам. Опыт и здравые суждения Исследовательской группы помогли Секретариату добиться соответствующей формы проекта. Рабочая группа выразила надежду, что члены Исследовательской группы по-прежнему будут предоставлять свои услуги Рабочей группе и Секретариату при рассмотрении остальных частей настоящего проекта.

А. Передача и переуступка (статьи 12—22)

Статья 12

«Передача векселя наделяет индоссатора правами на вексель индоссанта и правами по этому векселю».

---

[2] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717), пункт 61 (2) *c*, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A.

[3] *Там же*, пункт 61 (1) *a*.

* Текст Единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях см. следующий раздел (часть вторая, II, 2).

10. В проекте Единообразного закона проводится различие между передачей векселя и его переуступкой. Согласно статье 12, в результате передачи векселя с передаточной надписью или без таковой индоссатор имеет те же права на вексель и по векселю, что и индоссант. Из этого положения следует, что индоссатор имеет права держателя или пользующегося правом на защиту держателя, если индоссант являлся держателем или пользующимся правом на защиту держателем.

11. В ходе рассмотрения статьи 12 выяснилось, что последствия приведенной в этой статье нормы могут быть полностью установлены лишь в контексте других положений проекта Единообразного закона, затрагивающих понятие передачи. Поэтому комментарии, о которых говорится ниже, носят предварительный характер, и Рабочая группа вновь рассмотрит статью 12 на одном из последующих этапов своей работы.

12. В Рабочей группе была оказана существенная поддержка точке зрения, согласно которой Единообразный закон должен касаться лишь правовых последствий передачи векселя в результате индоссамента или простой передачи векселя с бланковой передаточной надписью. Согласно этой точке зрения, последствия передачи без индоссамента и последствия переуступки должны регулироваться применяемым национальным правом.

13. Было высказано мнение о том, что Секретариат должен рассмотреть возможность исключения из проекта понятия передачи без индоссамента и вместо этого попытаться обеспечить основные результаты статьи 12 иным образом и в контексте других статей. Было предложено включить в другие статьи проекта следующие конкретные положения:

a) если вексель передается держателем без необходимого индоссамента, индоссатор будет иметь права держателя даже в том случае, если индоссант отказывается или не в состоянии осуществить индоссамент;

b) если вексель оплачивается векселедержателем и векселедержатель получает вексель без индоссамента, то этот векселедержатель должен быть в состоянии передать свои права другому лицу;

c) если вексель индоссируется пользующимся правом на защиту держателем на лицо, которое само не является пользующимся правом на защиту держателем, то это лицо должно иметь права пользующегося правом на защиту держателя с учетом положения статьи 25 (2), согласно которому такой индоссатор не будет иметь права пользующегося правом на защиту держателя, если он «участвовал в сделке, которая ведет к предъявлению иска по векселю или к возражению по нему».

Статья 13

«1) Вексель является переуступленным, когда он передан:

a) путем индоссамента и вручением векселя индоссантом индоссатору, или

b) простым вручением векселя, но только в том случае, если последний индоссамент является бланковым.

2) Переуступка считается достаточным основанием, для того чтобы считать индоссатора держателем даже в том случае, если вексель был получен при обстоятельствах, включающих в себя неправоспособность или обман, физическое принуждение или ошибку любого рода, в результате которых к индоссатору могут быть предъявлены иски в отношении векселя или возражения в отношении ответственности по нему».

14. Согласно статье 13, вексель является переуступленным, когда он индоссируется держателем и передается им индоссатору или, если последний индоссамент является бланковым, когда он вручен. Согласно пункту 2 статьи 13, вексель является переуступленным, даже если переуступка осуществлена неправоспособным лицом, и т. д.

15. Рабочая группа согласилась с существом статьи, но внесла ряд предложений, направленных на ее уточнение.

16. Было отмечено, что эта статья в сочетании с определением держателя в статье 5 *b* должна четко устанавливать, что любое лицо, обладающее векселем, последний индоссамент которого является бланковым (например, лицо, нашедшее вексель или укравшее вексель на предъявителя), является держателем. Кроме того, необходимо четко установить, что переуступка не является единственным способом, в результате которого лицо может стать держателем; так, например, получатель платежа по векселю является держателем, несмотря на то что этот вексель ему не переуступлен.

17. Было также высказано мнение, что необходимо попытаться устранить из проекта выражения «переуступать» и «переуступка» и вместо них использовать понятия индоссамента и вручения.

18. Был поднят вопрос о том, должен ли Единообразный закон наделять последствиями переуступки индоссамент, совершенный после истечения срока векселя. В этой связи было высказано мнение, что Единообразный закон должен придерживаться подхода, изложенного в статье 20 Женевского единообразного закона о переводных векселях[4].

[4] «Индоссамент, совершенный после срока платежа, имеет те же последствия, что и предшествующий индоссамент. Однако индоссамент, совершенный после протеста в неплатеже или после истечения срока, установленного для совершения протеста, имеет последствия лишь обыкновенной цессии.

Поскольку обратное не будет доказано, недатированный индоссамент считается совершенным до истечения срока, установленного для совершения протеста».

Статья 14

«Если вексель передан без индоссамента, необходимого для того, чтобы индоссатор стал держателем, индоссатор имеет право потребовать от индоссанта совершить индоссамент на его имя».

19. Отсутствие необходимого индоссамента серьезным образом ущемило бы права индоссатора и предотвратило бы дальнейшую переуступку векселя. Цель настоящей статьи — предоставить индоссатору предусмотренное законом право требовать от индоссанта совершения необходимого индоссамента. Процедура осуществления этого права регулируется национальным законодательством.

20. В отношении этой статьи были сделаны различные комментарии. Было высказано мнение, что Единообразный закон не должен предоставлять индоссатору предусмотренное законом право требовать индоссамента от его индоссанта, но что этот вопрос должен регулироваться договорными отношениями сторон вне отношений по векселю. Согласно другой точке зрения, статья 14 будет эффективной лишь в том случае, если в ней будут предусмотрены санкции в случае невыполнения индоссантом соответствующих требований. Так, например, индоссант может быть обязан выплатить компенсацию за любой ущерб, понесенный индоссатором; можно предположить, что этот ущерб будет составлять сумму, указанную на векселе, за вычетом суммы, которую индоссант может обосновать смягчающими обстоятельствами.

21. Было отмечено, что в Единообразном законе должно точно указываться, что индоссатор, получивший необходимый индоссамент, должен становиться держателем лишь в момент совершения индоссамента.

22. Было указано, что статья 14 не налагает чрезмерного бремени на индоссанта, поскольку он может выполнить свои обязательства по этой статье путем индоссации векселя «без оборота». Кроме того, было отмечено, что преимущества статьи 14 носят двойной характер:

i) в некоторых странах, в которых нет соответствующих установленных законом норм, может отсутствовать эффективное средство для отказа совершить необходимый индоссамент;

ii) было бы разумно предположить обещание совершить необходимый индоссамент. Статья 14 полезна в том отношении, что она предоставляет установленное законом право, которое эквивалентно договорному праву, основанному на таком предполагаемом обещании.

23. Было высказано мнение, что в статье 14 может быть предусмотрено, что индоссатор будет иметь право совершать индоссамент в качестве агента индоссанта, но лишь в том случае, когда существуют установившиеся агентские отношения между сторонами, как, например, между депозитарным банком и его клиентом.

24. Один из представителей предложил, чтобы Секретариат рассмотрел вопрос о том, должен ли хранитель или агент иметь право потребовать индоссамента, когда он не получил эквивалента.

Статья 15

«Держатель векселя с бланковым индоссаментом может превратить бланковый индоссамент в именной индоссамент, указав в нем, что вексель подлежит оплате ему самому или какому-либо другому лицу».

25. Цель статьи 15 — четко установить, что держатель может превратить бланковый индоссамент в именной индоссамент без дополнительной подписи, а лишь путем простого добавления имени лица, которое должно получить платеж по векселю.

26. Было отмечено, что статья 14 Женевского единообразного закона о переводных векселях в дополнение к положению статьи 15 проекта Единообразного закона устанавливает два других положения, согласно которым держатель может: *a)* повторно индоссировать вексель посредством бланковой передаточной надписи или в пользу какого-либо другого лица; и *b)* передать вексель третьему лицу без бланковой надписи и без его индоссирования. Было высказано мнение о необходимости рассмотреть вопрос о включении в проект существа этих положений.

Статья 16

«Если векселедатель включил в вексель или индоссант включил в своей индоссамент слова, запрещающие передачу, такие как «не подлежит передаче», «не подлежит переуступке», «не по приказу» или равнозначные слова, то вексель не может быть переуступлен, кроме как для целей инкассирования».

27. Согласно статье 16, векселедатель или индоссант могут предотвратить переуступку векселя лицом, получившим вексель от него.

28. Было высказано мнение, что основная цель настоящей статьи может быть достигнута путем указания того, что, когда вексель обозначен как «не подлежащий переуступке», стороны, следующие за стороной, получившей этот вексель, не будут иметь статус «держателя». В этой связи было высказано мнение, что цель настоящей статьи должна быть по возможности достигнута без указания того, что вексель не может быть «переуступлен».

29. Согласно другой точке зрения, статья 16 должна содержать отдельные положения, касающиеся последствий оговорок «не подлежит переуступке», добавленных (1) векселедателем и (2) индоссантом.

30. Было сочтено, что в статье 16 необходимо указать правовые последствия индоссамента вопреки условию, запрещающему переуступку.

31. Один из представителей высказал мнение, что статью 16 не следует сохранять; однако, если она будет сохранена, в ней следует точно указать, что вексель, содержащий слова, запрещающие переуступку, не может быть индоссирован.

Статья 17

«Индоссамент, предусматривающий переуступку векселя при выполнении какого-либо условия, является действительным для переуступки векселя, независимо от того, выполнено ли это условие».

32. Согласно статье 17, индоссамент, который обусловливает переуступку векселя выполнением какого-либо условия, является действительным, даже если это условие не выполнено.

33. Согласно одной точке зрения, в статье 17 в качестве вопроса политики должно быть четко указано, что индоссамент должен быть безусловным; если тем не менее индоссамент ставится в зависимость от какого-либо условия, то это условие не должно рассматриваться как письменное. В этой связи отмечалось, что подобная формулировка может быть истолкована таким образом, что это условие является недействительным между индоссантом и его непосредственным индоссатором; было сочтено, что это является нежелательным. Любая такая формулировка должна иметь оговорки: обусловленный индоссамент не не считается осуществленным в письменном виде, за исключением отношений между индоссантом и его индоссатором.

34. Рабочая группа решила, что в Единообразном законе необходимо учитывать следующие цели:

a) то обстоятельство, что один из последующих держателей знал о невыполнении условия или не пытался установить, выполнено ли оно или нет, не препятствует тому, чтобы такой держатель являлся пользующимся правом на защиту держателем, если он не квалифицируется иным образом;

b) невыполнение условия не может выдвигаться в качестве возражения стороной, которая индоссировала вексель с определенным условием на одного из последующих держателей, даже если такой держатель не является пользующимся правом на защиту держателем;

c) сторона, которая индоссировала вексель при определенном условии, может заявить о невыполнении условия по отношению к своему непосредственному индоссатору.

Статья 18

«Индоссамент, предусматривающий перевод только какой-то части уплачиваемой суммы, является недействительным как индоссамент».

35. Эта статья делает недействительными такие индоссаменты, как «Уплатить половину суммы, причитающейся А» или «Уплатить половину суммы А и половину — В».

36. Рабочая группа согласилась со статьей 18. В соответствии с одним мнением Секретариат в комментарии к этой статье должен указать, что индоссамент двум или более индоссаторам вместе (уплатить А и В) или альтернативно (уплатить А или В) не является частичным индоссаментом. Остается открытым вопрос о том, является ли частичным индоссаментом индоссамент оплаченного частично векселя для неоплаченного остатка.

Статья 19

«При наличии двух или более индоссаментов предполагается, если не предусмотрено иное, что каждый индоссамент был сделан в том порядке, в каком он содержится в векселе».

37. Правоотношения между индоссантами могут зависеть от порядка добавления индоссаментов [см. статьи 41 и 78 (1)]. Ввиду этого обстоятельства статья 19 устанавливает презумпцию факта, в том что касается очередности индоссаментов, проставляемых на векселе, а именно — каждый индоссамент совершен в том порядке, в каком он проставляется.

38. Было высказано мнение, что в статье 19 должно содержаться дополнительное положение, устанавливающее презумпцию того, что индоссанты ответственны друг перед другом в том порядке, в каком они фактически индоссировали вексель.

39. Было высказано даже мнение, что фактическое положение может быть уточнено в результате включения положения, согласно которому индоссанты должны нумеровать свои индоссаменты в порядке очередности их проставления. Однако при этом был поднят вопрос о целесообразности установления соответствующей санкции за невыполнение такого правила.

40. Согласно одной точке зрения, в Единообразном законе должно четко указываться, что индоссаменты должны проставляться лишь на обратной стороне векселя. Рабочая группа согласилась рассмотреть этот вопрос в связи с положениями, регулирующими гарантию (статьи 43—45).

Статья 20

«1) Если в индоссаменте для инкассо содержатся слова «на инкассо», «для депозита», «валюта к получению», «как доверенному» или равнозначные слова, предоставляющие индоссатору право на получение денег по векселю, индоссатор

a) может индоссировать вексель только на тех же условиях; и

b) может пользоваться всеми правами, вытекающими из векселя, и к нему могут быть предъ-

явлены все иски и возражения, которые могут быть установлены против индоссанта».

2) Индоссант на инкассо не несет ответственности по векселю перед любым последующим держателем».

41. Настоящая статья касается вопроса об индоссаменте для инкассо. Основное предположение состоит в том, что индоссатор для инкассо действует в качестве агента своего индоссанта. Отсюда следует, что:

a) индоссатор для инкассо пользуется теми же правами, что и его индоссант (то есть он не может быть пользующимся правом на защиту держателем в своем праве);

b) индоссант для инкассо не несет ответственности по векселю перед своим индоссатором;

c) индоссатор для инкассо не может далее индоссировать вексель иным образом, чем для инкассо.

42. Было достигнуто общее согласие о том, что когда индоссатор для инкассо индоссирует документ без указания того, что индоссатор является для инкассо, то предыдущий индоссамент, указывающий, что данный вексель должен быть передан лишь для инкассо, определяет характер последующего индоссамента.

43. Было также достигнуто соглашение о том, что в комментарии к настоящей статье должно указываться, что положение, согласно которому индоссатор «может пользоваться всеми правами, вытекающими из векселя», включает, если не предусмотрено обратное, право предъявлять иск в суде в связи с этим векселем.

44. Считалось, что если индоссатор для инкассо до получения денег по векселю уплачивает индоссанту указанную в векселе сумму, то это обстоятельство не означает, что индоссатор становится пользующимся правом на защиту держателем. Однако при этом отмечалось, что если в платеже по векселю отказано, то положения Закона не нарушают каких-либо договорных прав, которые могут существовать вне отношений по векселю между принципалом и его агентом (индоссатором для инкассо).

45. При составлении проекта в связи с начальными словами пункта 1 статьи 20 было высказано предположение о необходимости установить понятие индоссамента для инкассо, прежде чем ссылаться на «индоссамент для инкассо».

46. Был поднят вопрос о том, регулирует ли статья 20 операции банка-инкассатора, который до инкассирования векселя кредитовал счет индоссанта. Отмечалось, что это действительно так, но что банк-инкассатор может защитить себя путем предъявления иска индоссанту для возмещения или требования полного индоссамента. В последнем случае банк может рассматриваться как пользующийся правом на защиту держатель и будет *иметь* права по векселю в отношении индоссанта.

Статья 21

«Если вексель передан или переуступлен подписавшемуся ранее лицу, то это лицо может, с учетом положений настоящего Закона, вновь выдать или передать далее, или переуступить этот вексель».

47. Согласно этой статье получивший вексель индоссант может вновь выдать его ремитенту или, если вексель индоссирован на трассанта, индоссировать его на другое лицо. Аналогичным образом, любая сторона, предшествовавшая держателю, оплатившему вексель, может передать его далее и, если вексель был индоссирован на него, передать или индоссировать его.

48. Напоминалось о том, что Рабочая группа еще не решила вопроса о том, может ли вексель переуступаться после заявления протеста о неуплате или после уплаты по нему; Группа оставила за собой право принять решение по этому вопросу. Отмечалось, что согласно применяемому в Единообразном законе методу держатель, получивший вексель после протеста о неуплате по нему, может стать пользующимся правом на защиту держателем.

49. В Рабочей группе были высказаны сомнения относительно желательности терминов «передать» и «передан» в статье 21. Рабочая группа решила вновь рассмотреть этот вопрос в контексте статьи 12.

50. Было высказано мнение о том, что статья 21 должна предусматривать положение о том, что трассат не может переуступать вексель после наступления срока платежа по нему.

Статья 22

«1) Лицо, приобретающее вексель посредством внешне представляющегося непрерывным ряда индоссаментов, является векселедержателем даже в том случае, если один из индоссаментов был подложным или был совершен не уполномоченным на то агентом, при условии, что такое лицо не знало о подлоге или отсутствии полномочий.

2) Если индоссамент является подложным или совершен не уполномоченным на то агентом, то векселедатель или лицо, индоссамент которого был подделан или совершен каким-либо не уполномоченным на то агентом, имеет право требовать от лица, совершившего подлог, или такого агента, или от лица, получившего вексель от совершившего подлог, или от такого агента, возмещения любых убытков, которые он может понести в результате применения пункта 1 настоящей статьи.

3) При условии соблюдения положений статьи 28 *a* и *b* подложный индоссамент или индостамент, подписанный каким-либо не упол-

номоченным на то агентом, не возлагает никакой ответственности на лицо, чья подпись была подделана, или от имени которого якобы действовал агент, индоссируя вексель».

51. Согласно настоящей статье, подложный индоссамент или индоссамент, подписанный не уполномоченным на то лицом, является действительным как индоссамент при условии, что этот индоссамент является частью внешне представляющегося непрерывным ряда индоссаментов. Таким образом, лицо, получающее вексель, становится «держателем». Согласно статье 23, лица, подписывающие вексель, обязуются уплатить «держателю»; «держатель» может получить статус «пользующегося правом на защиту держателя» и получает вексель свободным от исков и возражений в соответствии с положениями статьи 25. Кроме того, согласно статье 70, сторона освобождается от ответственности по векселю, когда она, в частности, уплачивает «держателю» соответствующую сумму. Так, например, в силу статьи 22, лицо, индоссамент которого подделан, может утратить свое право на вексель и по этому векселю. Однако в пункте 2 этой статьи векселедатель или лицо, индоссамент которого был подделан, наделяется установленным по закону правом требовать компенсацию не только от лица, совершившего подлог, но также от лица, получившего вексель от совершившего подлог. В результате этого финансовый риск, вытекающий из подлога, возлагается на лицо, совершившее подлог, или, что более показательно, на лицо, получившее вексель от совершившего подлог. (В международных сделках последним лицом, как правило, является банк). В статье, таким образом, сохраняется существо принципа о необходимости «знать своего индоссанта» и в то же время предоставляется защита большинству сторон, получающих вексель, который внешне представляется действительным.

52. Рабочая группа выразила согласие с общим принципом, лежащим в основе статьи 22. По мнению Группы, эта статья представляет собой разумный компромисс между резко противоположными подходами к решению проблемы подложных индоссаментов, которые в настоящее время применяются в различных правовых системах. Поэтому замечания, сделанные членами Рабочей группы и наблюдателями, были в основном направлены на уточнение и улучшение основого метода, изложенного в проекте.

53. Был задан вопрос относительно результатов, полученных в следующем случае. Ремитент осуществляет бланковый индоссамент векселя, вексель украден и в последующем переуступлен похитителем лицу А посредством подложной подписи. В связи с этими фактами отмечалось, что похититель и А являются держателями не в силу статьи 22, а ввиду того, что они подпадают под определение «держателя», приведенное в статье 5 *b*. Статья 22 применяется только к случаям, когда лицо, получающее вексель от совершившего подлог, не является держателем, поскольку оно не приобрело вексель посредством непрерывного ряда подлинных индоссаментов, как это предусмотрено в статье 5 (5) и (6). Статью 22 следует рассматривать как исключение из определения «держателя», приведенного в статье 5 (5) и (6).

54. Было обращено внимание на заключительное положение пункта 1: «при условии, что это лицо не знало о подлоге...». Был приведен следующий случай: в результате подлога вексель индоссируется на лицо А, которое рассматривается как «держатель», согласно статье 22. Затем А индоссирует вексель В, который знает о подлоге. Было высказано мнение, что, согласно приведенной выше формулировке, В не может стать «держателем» и что это является нежелательным, поскольку к В должен перейти статус «держателя», которым пользовался его индоссант А. В ответ на это отмечалось, что сама по себе статья 22 (1) может привести к этому результату. Однако лицо В, получившее вексель, зная о подлоге, согласно статье 12 пользуется правами держателя, поскольку его индоссант А является держателем. Рабочая группа пришла к выводу, что такое лицо должно рассматриваться держателем в своем праве.

55. Отмечалось также, что если будет сохранено положение относительно незнания о подлоге, то необходимо уточнить, что это положение касается лишь незнания в момент, когда то или иное лицо приобрело вексель; известие об этом, полученное позднее, к данному случаю не относится.

56. Согласно одной точке зрения, в статье 22 (1) необходимо провести различие между случаем индоссамента, подделанного похитителем, и индоссаментом, осуществленным агентом, не имеющим на то полномочий. В первом случае похитителя, как правило, трудно установить или, если он установлен, он может быть несостоятельным, тогда как во втором случае агента установить легко. Отмечалось, что, согласно проекту Единообразного закона, агент, действующий без полномочий, обязан не только уплатить компенсацию, согласно статье 22 (2), но он также несет ответственность за свою собственную подпись перед любой последующей стороной. Таким образом, риск, вытекающий из подлога, лежит на агенте.

57. Рабочая группа согласилась также с необходимостью уточнить тот факт, что статья 22 применяется с учетом правила, содержащегося в статье 28 *a* и *b*, согласно которому подложная подпись на векселе возлагает ответственность на лицо, подпись которого подделана, если оно подтвердило эту подпись или своим поведением прямо или косвенно дает держателю основания считать, что компенсация, право на которую устанавливается в пункте 2, зависит от норм применяемого национального права, по которым компенсация может быть сокращена в случае небрежности истца.

58. Рабочая группа согласилась с тем, что положения статьи 22 (3) полностью включены в статьи 28 и 30 и поэтому их следует опустить.

59. Рабочая группа предложила Секретариату рассмотреть вопрос о возможности включения статьи 22 в более подходящее для нее место в проекте Единообразного закона.

B. Держатель и пользующийся правом на защиту держатель: определение и права (статьи 5, 6 и 23—26)

I. *Определение держателя*

Статья 5 (5) и 5 (6)

«5) *a)* «Индоссамент» означает подпись или подпись, сопровождаемую заявлением с указанием лица, в пользу которого совершается платеж по векселю, которую делает на векселе ремитент, индоссатор от имени ремитента или любое лицо, которое указывается в непрерывном ряде таких индоссаментов. Индоссамент, который состоит только из подписи индоссанта, означает, что платеж по данному векселю совершается в пользу любого лица, владеющего этим векселем;

6) «держатель» означает ремитента или индоссатора векселя, владеющего этим векселем».

60. Согласно проекту Единообразного закона, понятие «держатель» используется, в частности, в следующих контекстах:

a) держатель — необходимый элемент статуса пользующегося правом на защиту держателя [статья 5 (9)];

b) лицо, подписывающее вексель, принимает на себя обязательство произвести платеж держателю векселя (статья 23);

c) сторона в векселе освобождается от ответственности, когда она производит платеж держателю [статья 70 (1)].

Согласно статье 5 (6), держатель означает ремитента или индоссатора векселя (см. статью 5 (5) *a*), владеющего этим векселем.

61. Рабочая группа согласилась с тем, что определение «держателя» должно включать владельца векселя, последний индоссамент которого является бланковым. Было отмечено, что цель настоящего проекта — достигнуть этого результата путем определения «индоссамента», но что это определение не связано достаточно четко с понятием «индоссатор», содержащимся в статье 5 (6). Группа решила, что необходимо более четкое положение.

62. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должно ли определение «держателя» включать также «гаранта» (статья 43), который произвел платеж по векселю и является его владельцем. Группа пришла к выводу, что определение «держателя» не следует расширять таким образом, поскольку гарант не должен наделяться правом индоссировать вексель. Единственными правами гаранта, уплатившего по векселю, должны быть права требовать платежа от лица, чью оплату он гарантировал, и от сторон, которые несут ответственность по векселю перед этим лицом. Это четко предусмотрено в статье 45. Рабочая группа сделала вывод, что этот метод является наиболее приемлемым для решения данной проблемы.

63. Рабочая группа рассмотрела также вопрос о том, должен ли векселедатель, который уплачивает по векселю и приобретает вексель без индоссамента на него, считаться «держателем». По причинам, аналогичным тем, которые изложены в предыдущем пункте, группа пришла к выводу, что определение «держателя» не следует расширять таким образом, чтобы оно охватывало эту ситуацию.

64. Рабочая группа считала, что, поскольку определение «держателя» охватывает «индоссатора», обладающего векселем, проект Единообразного закона будет более четким, если в него будет включено определение «индоссатора».

II. *Определение пользующегося правом на защиту держателя*

Статья 5 (9)

«9) «Пользующийся правом на защиту держатель» означает держателя векселя, который внешне представляется полным, обычным и непросроченным, при условии, что такой держатель в момент получения векселя не знал о том факте, что в платеже по нему было отказано».

Статья 6

«Для целей настоящего Закона считается, что лицо «знало» о каком-либо факте, если оно действительно знало о нем [или если оно не знало о нем в силу [грубой] небрежности с его стороны] [или если оно было информировано о нем или если этот факт можно установить по самому векселю]».

65. Согласно проекту Единообразного закона», пользующемуся правом на защиту держателю» предоставляется особая защита (статья 25). Как правило, пользующийся правом на защиту держатель получает вексель, свободный от исков и возражений. Согласно статье 5 (9), держатель векселя считается пользующимся правом на защиту держателем, если вексель внешне представляется полным и непросроченным и если он получил вексель, не зная о каких-либо исках или возражениях. В статье 6 устанавливается, когда лицо «знало» о каком-либо факте.

66. Рабочая группа придерживалась мнения, что настоящее определение пользующегося пра-

вом на защиту держателя не может, по-видимому, надлежащим образом применяться в следующем случае. Векселедатель выставляет вексель на плательщика, платеж по которому должен быть произведен ему; плательщик принимает вексель. Сделкой, в связи с которой выставлен вексель, является будущая поставка товаров векселедателем акцептанту. Векселедатель не выполняет свои обязанности по поставкам. Можно утверждать, что, согласно статье 5 а, векселедатель-ремитент является пользующимся правом на защиту держателем и что поэтому акцептант не может выдвигать против него возражения, основанные на отсутствии поставки товаров. Группа сделала вывод, что этот результат является нежелательным. Если акцептант не может выдвинуть возражения о невыполнении обязательства по иску, предъявленному трассантом-ремитентом, он обязан уплатить по иску и предъявить самостоятельный иск по соответствующей сделке вне отношений по векселю. Рабочая группа сделала вывод, что нормы, применяемые к «пользующемуся правом на защиту держателю», не должны исключать возражений, как это имеет место в приведенном выше случае со стороны лиц, с которыми держатель заключил сделку.

67. Рабочая группа согласилась с тем, что моментом времени, относящимся к статусу пользующегося правом на защиту держателя, является момент приобретения лицом данного векселя. Если в этот момент вексель не просрочен и лицо не знает о каком-либо иске или возражениях, держатель векселя считается пользующимся правом на защиту держателем; тот факт, что вексель становится просроченным, находясь во владении пользующегося правом на защиту держателя, или после того как он его получил, он узнает об иске или возражении, не отражается на его статусе. Было достигнуто соглашение о необходимости изменить формулировку статьи 5 (9), с тем чтобы изложить это правило более четко.

68. Отмечалось, что, согласно статье 5 (9), (определение «пользующегося правом на защиту держателя») проекта Единообразного закона предусматривается, что пользующийся правом на защиту держатель является держателем векселя, то есть письменного *документа,* который удовлетворяет формальным требованиям, указанным в статье 1 (2) или статье 1 (3). Кроме того, в статье 5 (9) предусматривается, что вексель внешне представляется *полным.* Было высказано мнение о том, что последнее условие является не нужным, учитывая требования о том, что письменный документ должен быть *векселем,* согласно статье 1 (2) или статье 1 (3). Был рассмотрен следующий случай. Вексель выставлен с уплатой на конкретную дату, однако место для указания даты выставления не заполнено. Был сделан вывод, что лицо, получающее такой вексель, должно рассматриваться как пользующийся правом на защиту держатель, хотя вексель не является «полным» по смыслу статьи 5 (9). Что касается «даты выставления», то, согласно одной точке зрения, упоминание этой даты должно быть включено в число формальных требований, содержащихся в статье 1 (2) или статье 1 (3). В этом случае лицо, получающее письменный документ, в котором отсутствует такое упоминание, не будет рассматриваться как пользующийся правом на защиту держатель, поскольку оно не является держателем «векселя». Группа решила рассмотреть вопрос о том, должна ли дата выставления векселя быть формальным требованием в связи с рассмотрением статьи 1.

69. Рабочая группа достигла соглашения о том, что определение «пользующегося правом на защиту держателя» не следует расширять таким образом, чтобы оно охватывало требование того, что держатель должен получать вексель «возмездно».

70. Рабочая группа рассмотрела определение понятия «знало», содержащееся в статье 6. Было достигнуто согласие о том, что *фактическое* знание об исках или претензиях в момент получения векселя должно препятствовать тому, чтобы держатель стал держателем, пользующимся правом на защиту. Группа не пришла к единодушному мнению относительно вопроса о том, должны ли небрежность или отсутствие «добросовестности» также препятствовать тому, чтобы держатель стал пользующимся правом на защиту держателем. Рабочая группа считала, что этот вопрос затрагивает сложные проблемы общей политики и что рассмотрение вопроса о значении небрежности и добросовестности по основным правовым системам может быть полезным для достижения окончательного решения по этому вопросу. Поэтому Группа просила Секретариат проанализировать эти соображения, с тем чтобы Рабочая группа смогла использовать их при последующем рассмотрении желательности включения небрежности или отсутствия добросовестности в определение «пользующегося правом на защиту держателя».

71. Рабочая группа также пришла к выводу, что если будет сохранен лишь элемент фактического знания о каком-либо факте, то в определении «пользующегося правом на защиту держателя» должна содержаться соответствующая ссылка на требование фактического знания. Если это будет сделано, то отпадет необходимость в отдельном определении понятия «знало» в связи с определением статуса «пользующегося правом на защиту держателя».

III. Презумпция того, что все держатели являются пользующимися правом на защиту держателями

Статья 26

«1) Предполагается, что каждый держатель является пользующимся правом на защиту держателем,

2) Если установлено наличие возражения, на держателя возлагается бремя доказывания того, что он является пользующимся правом на защиту держателем».

72. Эта статья устанавливает презумпцию того, что каждый держатель является пользующимся правом на защиту держателем. Поэтому какому-либо лицу достаточно доказать, что он является держателем, для того чтобы prima facie пользоваться всеми правами на вексель или по этому векселю. Отсюда следует, что бремя установления наличия иска или возражения возлагается на должника. Согласно статье 26 (2), когда должник предъявил иск или выдвинул возражение, держатель должен доказать, что он является пользующимся правом на защиту держателем.

73. Рабочая группа выразила согласие с правилом о том, что каждый держатель, как предполагается, является пользующимся на защиту держателем, пока не будет доказано обратное. Однако мнения членов Рабочей группы разделились в связи с вопросом о том, на ком должно лежать бремя доказывания, если должник устанавливает наличие возражения. Должен ли держатель (истец) доказывать, что он является пользующимся правом на защиту держателем? Или должник (ответчик) должен доказывать, что держатель не является пользующимся правом на защиту держателем? Против первой точки зрения, выраженной в пункте 2 этой статьи, высказывались возражения на том основании, что в странах гражданского права держателю практически невозможно установить «негативный факт», что он получил документ, не зная о наличии иска или возражения. Против второй точки зрения высказывались возражения на том основании, что должник в редких случаях может доказать, что один из последующих держателей, проживающих в отдаленной стране, знает о каком-либо факте.

74. Рабочая группа, обсудив приведенные выше мнения, и возможность оставить за национальным правом регулирование вопроса относительно того, кто должен доказывать, что держатель является или не является пользующимся правом на защиту держателем, пришла к выводу, что:

a) пункт 1 следует сохранить, но при этом добавить слова «пока не доказано обратное»;

b) следует исключить пункт 2;

c) изменить формулировку пункта 1 таким образом, чтобы не навязывать вывода о том, что бремя доказывания «отрицательного факта» отсутствия знания об иске или возражении должно возлагаться на держателя.

IV. Права пользующегося правом на защиту держателя

Статья 25

«1) Права по векселю пользующегося правом на защиту держателя свободны от

a) любого иска со стороны какого-либо лица; и

b) какого-либо возражения какой-либо стороны, за исключением возражений, основанных на таких обстоятельствах, которые аннулируют обязательства такой стороны по векселю; и

c) какого-либо возражения, основанного на освобождении от ответственности или отсутствии ответственности на основании отказа в акцепте или платеже по векселю или на основании того, что он не был должным образом опротестован.

2) Передача векселя пользующимся правом на защиту держателем не наделяет индоссатора правами пользующегося правом на защиту держателя, если индоссатор участвовал в сделке, которая ведет к предъявлению иска по векселю или к возражению по нему».

75. Согласно статье 25, пользующийся правом на защиту держатель свободен от каких-либо исков по векселю, а также от какого-либо возражения относительно его обязанностей по векселю, за некоторыми исключениями, установленными в пункте 1 *b*. Почти в каждом случае держатель международного переводного или простого векселя будет четко определяться как пользующийся правом на защиту держатель [см. обсуждение статей 5 (9) и 26 в пунктах 64—73, выше]. Надежная защита, которую статья 25 предоставляет пользующемуся правом на защиту держателю, служит таким образом основанием для гарантии международных сделок, являющейся основной целью Единообразного закона.

76. Согласно пункту 1 *a* настоящей статьи, иск по векселю не может предъявляться к пользующемуся правом на защиту держателю. Рабочая группа одобрила это правило. Рабочая группа согласилась также с основным правилом подпункта *b*, согласно которому стороны, предъявляющие иск по векселю, не могут выдвигать возражения против пользующегося правом на защиту держателя. Было обращено внимание на содержащееся в подпункте *b* исключение в отношении возражений, которые «аннулируют» обязательство по векселю. Рабочая группа пришла к выводу, что из этого положения ясно не следует, о каких возражениях идет речь, и его толкование может быть слишком широким. Было высказано предположение, что в исключении к общему правилу, приведенному в пункте 1 *b*, необходимо конкретно перечислить возражения, которые не могут быть опровергнуты пользующимся правом на защиту держателем. Для этой цели Группа предложила представителям представить списки возражений, предъявляемых поль-

зующемуся правом на защиту держателю, существующие в их национальных законодательствах. Рабочая группа решила, что она вновь рассмотрит подпункт *b* с учетом анализа национальных норм по этому вопросу. Рабочая группа, кроме того, предложила Секретариату, чтобы при изменении формулировки статьи 25 была учтена та точка зрения, что нет необходимости в положении подпункта *c* о том, что пользующийся правом на защиту держатель получает вексель, свободный от «какого-либо возражения, основанного на освобождении от ответственности», поскольку это правило вытекает из основного правила пункта *b* о том, что права пользующегося правом на защиту держателя свободны от «какого-либо возражения какой-либо стороны». Рабочая группа решила отложить дальнейшее рассмотрение положения подпункта *c*, касающегося невозможности опротестовать отказ в платеже до обсуждения пятой части проекта (статей 46—68), касающейся предъявления, отказа в акцепте или платеже и регресса.

77. Пункт 2 настоящей статьи основан на предположении, что в проекте содержится общее правило о том, что когда пользующийся правом на защиту держатель А переуступает вексель другому лицу В, то В получает права пользующегося правом на защиту держателя А (см. выше, статью 12, пункт 10—13). Цель такого «защитного» правила — дать возможность пользующемуся правом на защиту держателю получить полную выгоду от своего защищенного статуса, получив возможность свободно переуступать этот вексель. В пункте 2 статьи 25 устанавливается исключение из этого «защитного» правила, если индоссатор «участвовал в сделке, которая ведет к предъявлению иска по векселю или к возражению по нему». Рабочая группа согласилась с результатом, на который направлен пункт 2, а именно с тем, что лицо, участвовавшее в сделке, которая ведет к предъявлению иска по векселю или к возражению по нему, не должно получить выгоду от того факта, что оно получило вексель от пользующегося правом на защиту держателя. Было высказано предположение о необходимости добавить еще одно исключение из «защитного» правила, имеющее целью помешать лицу, получившему вексель от пользующегося правом на защиту держателя, воспользоваться правами пользующегося правом на защиту, если, будучи ранее стороной по векселю, это лицо знало об иске или возражении. Был приведен следующий пример: лицо Р путем обмана побуждает трассанта выставить вексель с уплатой лицу Р; Р индоссирует вексель на А, которое знает об обмане; А индоссирует на В, которое является пользующимся правом на защиту держателем; В индоссирует на А. При этом отмечалось, что такие случаи являются редкими. Рабочая группа считала, что для этой необычной ситуации в пункте 2 не следует включать специальное положение.

78. Рабочая группа не смогла прийти к единодушному мнению относительно желательности включения «защитного» правила в Единообразный закон. Согласно одной точке зрения, «защитное» правило следует сохранить, поскольку, как упоминалось выше, оно дает возможность пользующемуся правом на защиту держателю свободно переуступить вексель и в силу необходимости предусмотреть полную защиту такого держателя. Согласно противоположной точке зрения, «защитное» правило необходимо исключить и заменить правилом, по которому права лица, получающего вексель, должны определяться независимо от прав лица, от которого он получил этот вексель. Согласно еще одной точке зрения, в Единообразном законе в связи с применением «защитного» правила необходимо провести различие между возражениями, с одной стороны, и исками, с другой стороны. В отношении возражений «защитное» правило следует сохранить. Однако в отношении исков по векселю «защитное» правило не следует применять, и лицо, лишившееся владения векселем, должно быть в состоянии требовать вексель от любого лица, в том числе от лица, которое его получило от пользующегося правом на защиту держателя, если оно получило этот вексель недобросовестным образом или в результате грубой небрежности.

V. Права держателя

Статья 24

«1) Права векселедателя, не пользующегося правом на защиту держателя, подлежат:

a) любому действительному иску по этому векселю со стороны любого лица; и

b) любому возражению любого лица, которое может возникать из договора или на основании данного Закона.

2) Любая сторона не может уклоняться от обязательства перед отдаленным держателем на том основании, что у него имеются возражения против его ближайшей стороны, если такое возражение основывается на правовых отношениях, не связанных с векселем.

3) Любая сторона не может уклоняться от обязательства перед держателем на том основании, что третье лицо предъявляет действительный иск по векселю, если само такое лицо не предъявит иск по этому векселю держателю или не сообщит ему об этом».

79. Статья 24 рассматривает права держателя, который по какой-либо возможной причине [статья 5 (9)] не получает статуса «пользующегося правом на защиту держателя» (статья 25). Такой держатель в отличие от пользующегося правом на защиту держателя не может получить вексель, свободный от исков и возражений. В пунктах 2 и 3 статьи 24 приводятся два исключения из этого правила.

80. Рабочая группа после проведенной дискуссии согласилась с тем, что проект Единообразного закона должен содержать статью относи-

тельно прав держателя на основе предлагаемого проекта статьи.

81. Рабочая группа пришла к выводу, что исключение, изложенное в пункте 2 в отношении возражений, «основанных на правовых отношениях, не связанных с векселем», может привести к неправильной интерпретации, и попросила Секретариат переделать проект статьи 24, с тем чтобы обеспечить следующие моменты:

a) Сторона векселя должна иметь право возражать в случаях, подобных следующим: P путем обмана вынудил трассанта выписать вексель ремитенту; P индоссировал вексель лицу A, которое не является пользующимся правом на защиту держателем. В статье 24 должно быть точно указано, что трассант имеет право возражать против обмана при предъявлении иска лицом A.

b) Сторона, ответственная по векселю, должна иметь право возражать на основе того факта, что сделка, легшая в основу векселя, не состоялась. Приводился следующий пример: продавец товаров (трассант) выписал на покупателя (трассата) переводной вексель (тратту), подлежащий уплате по требованию трассанта; вексель был принят трассатом в соответствии с контрактом о продаже, по которому продавец обязался поставить товары в определенный срок в будущем; товары поставлены не были, трассант-получатель индоссировал вексель на A, после того как истекло время поставки товаров. Если A не является пользующимся правом на защиту держателем, то в статье 24 должно быть ясно указано, что акцептант имеет право возражать против неисполнения контракта, явившегося основой векселя при предъявлении иска лицом A.

c) Сторона, ответственная по векселю, не должна иметь права возражать в случаях, которые иллюстрируются следующим примером: трассант D выписал вексель получателю P в оплату товаров, которые P продал D. В результате другой сделки, заключенной между P и D, P должен D сумму, равную сумме, указанной в векселе. Получатель P индоссировал вексель A, который не является пользующимся правом на защиту держателем. В статье 24 должно быть ясно указано, что трассант D при предъявлении иска со стороны A не может иметь возражений против зачета требований, которые по некоторым юридическим системам мог бы предъявить при иске со стороны получатель. Было отмечено, что в этом примере возражение, которое D попытается (безуспешно) предъявить к держателю, не связано ни *a)* с векселем, которым располагает P, ни *b)* со сделкой, которая легла в основу векселя.

82. Рабочая группа одобрила сущность исключения, содержащегося в пункте 3, ограничивающего право одной стороны (A) избежать ответственности перед держателем (B) на том основании, что третье лицо (T) имеет иск по векселю (возражение jus tertii).

C. Права и обязанности лиц, поставивших свои подписи на векселе (статьи 27—40)

Статья 27

«1) Лицо не является ответственным по векселю, если оно не подписало его.

2) Лицо, подписавшееся именем, которое не является его собственным, несет такую же ответственность, как если бы оно подписалось своим собственным именем.

3) Подпись может быть собственноручной или факсимиле, в виде перфокарты, условного обозначения или совершена любыми другими механическими средствами».

83. В статье выдвигается основной принцип, согласно которому лицо не является ответственным по векселю, если оно не подписало его. В ней также говорится, что подпись не обязательно должна быть собственноручной, с тем чтобы иметь действенную силу подписи, но может быть факсимиле, в виде перфокарты, условного обозначения или совершена любыми другими механическими средствами.

84. Рабочая группа выразила согласие с пунктами 1 и 2 статьи 27, однако предложила отметить в пункте 1, что его положения зависят от статей 28 и 30.

85. По вопросу о том, может ли подпись быть какой-либо другой, кроме собственноручной, мнения разделились. Отмечалось, что в соответствии с положениями пункта (3) суды договаривающихся сторон Конвенции, содержащей Единообразный закон, будут обязаны рассматривать подпись с той точки зрения, как это определено в пункте 3, как достаточную для того, чтобы придать ответственность международному оборотному документу. К таким оборотным документам будет применяться единообразное правило Конвенции, а не любое правило национального закона. Рабочая группа пришла к заключению, что важно установить единообразное правило в отношении того, какой вид подписи является приемлемым; учитывая большое число оборотных документов, находящихся в обращении, применение разнообразных местных правил неосуществимо.

86. Отмечалось, что статья 27 (3) не накладывает обязательства на лица, подписывающие международный оборотный вексель, в отношении того, что подпись может быть какой-либо другой, кроме собственноручной. Также отмечалось, что лицо вправе отказаться принять, акцептовать или гарантировать вексель, если оно считает, что подпись на нем его не удовлетворяет, поскольку (к примеру) она сделана в виде перфорации или факсимиле, а не собственноручно. Вопрос о том, является ли отказ акцептовать вексель неправильным, зависит от правил (таких, как контракт), которые находятся вне рамок Единообразного закона.

87. В целом высказывались мнения о том, что Закон должен обеспечивать осуществление индоссамента посредством факсимиле, печати или подобными средствами, что ускорило бы процесс оформления большого числа подписей. Было предложено предоставить привилегию осуществления подписи такими механическими средствами только банкам; с другой стороны, отмечалось, что будет трудно дать определение «Банк», которое можно было бы применять во всех странах.

88. В соответствии с одной точкой зрения, подписи определенных сторон — трассанта, акцептанта, гаранта и векселедателя простого векселя, могут быть действительными лишь в том случае, если они сделаны собственноручно. Говорилось о том, что эти подписи имеют особую важность; требование о том, чтобы эти подписи делались собственноручно, обеспечивает некоторую гарантию аутентичности. С другой стороны, сообщалось, что в настоящей практике большая часть подписей является неизвестной, за исключением банка, занимающегося векселем от имени подписавшей стороны, и зачастую неразборчивой. Кроме того, более значительная защита против возможного подлога осуществляется в связи с известной ответственностью непосредственной стороны по векселю. В этой связи было обращено внимание на правила, касающиеся подложных индоссаментов в статье 22. Кроме того, обращалось внимание на тенденцию механической обработки документов и предлагалось сделать проект Единообразных правил достаточно гибким, с тем чтобы он находился в соответствии с дальнейшими событиями в этом направлении. Следует также принимать во внимание возможность электронного выпуска документов, например с помощью телетайпа. Большая часть представителей пришла к заключению, что правила пункта 3 следует применять не только к индоссаментам, но и к подписям акцептанта, гаранта и векселедателя простого векселя.

89. Один представитель высказал оговорку относительно правила пункта 3 в ожидании рассмотрения возможности отклонения от действующего правила национального закона его страны, требующего собственноручного исполнения подписи.

Статья 28

«Подложная подпись на векселе не налагает никакой ответственности по нему на то лицо, подпись которого была подделана. Тем не менее такое лицо несет ответственность

a) если оно подтвердило эту подпись;

b) перед держателем, не знавшим о подлоге, если своим поведением оно дает такому держателю или промежуточному индоссанту основание считать, что эта подпись является его собственной или была совершена уполномоченным на то агентом».

90. В этой статье излагается общее правило о том, что лицо, подпись которого была подделана, не несет никакой ответственности по векселю. Согласно этой статье, данное правило имеет два исключения:

a) лицо, подпись которого была подделана, несет ответственность по векселю, если оно подтвердило подпись;

b) лицо, которое вело себя таким образом, чтобы показать держателю, не знавшему о подлоге, что подпись является подлинной, несет ответственность по подделанной подписи.

91. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, распространяются ли положения данной статьи как на подделанные подписи, так и на подписи не уполномоченного на то агента. Группа придерживалась мнения о том, что применение исключений к агентству затрагивает вопросы, которые являются частью общего права агентства, например, круг полномочий агента, разумно предполагаемые по обстоятельствам полномочия агента, каким образом происходит утверждение и т. д. Все подобные вопросы рассматривались довольно подробно в национальных законах об агентстве, и, по мнению Группы, было бы нецелесообразно подробно рассматривать их в законе об оборотных документах. В связи с этим Рабочая группа пришла к выводу о том, что статья 28 должна распространяться только на подделанные подписи. В силу этого Рабочая группа просила Секретариат:

a) изменить пункт *a* таким образом, чтобы он применялся к «принятию» подделанной подписи (в противовес «подтверждению»); и

b) исключить в пункте *b* слова «или была совершена уполномоченным на то агентом».

92. Рабочая группа далее пришла к выводу о том, что статья 28 должна применяться также к случаям, когда подпись была подделана путем незаконного использования печати или факсимиле.

93. Рабочая группа считала, что пункт *b* статьи 28 затрагивает трудный вопрос о том, какая санкция должна применяться в случае, когда лицо своим поведением заставило держателя поверить, что подпись является подлинной. По мнению одних, пункт *b* является слишком суровым в отношении привлечения такого лица к ответственности по векселю на сумму векселя, в то же время освобождая его от какой-либо ответственности по векселю, если его держатель знал о подлоге. Согласно этому мнению, более сбалансированным подходом было бы разделение риска, связанного с подлогом, между лицом, подпись которого подделана, и держателем, с точки зрения небрежности каждого. Согласно другому мнению, правило, изложенное в пункте *b*, является правильным в том плане, что для иска в отношении ущерба вне рамок векселя, видимо, будет недостаточно законной надежды дер-

жателя, не знающего о подлоге, на права по векселю на полную сумму векселя. С другой стороны, держатель, который принял вексель, зная о подлоге, не должен иметь права налагать какую-либо ответственность по векселю на лицо, подпись которого была подделана. Однако, согласно тому же мнению, правило, изложенное в пункте *b* статьи, не должно истолковываться таким образом, чтобы помешать лицу, которое приняло вексель халатно, возбудить иск за ущерб вне рамок векселя против лица, которое своим поведением дало держателю основание считать, что подпись является подлинной. Таким образом, пункт *b* статьи гарантирует ожидания держателя, не знавшего о том, что он не будет иметь полные права по векселю, в то же самое время разрешая также справедливое разделение риска, основанное на поведении сторон.

94. Рабочая группа согласилась с тем, что возможное решение может основываться на ссылке на общий закон о халатности, или отводе или может найти себе место в рамках Единообразного закона. Секретариат просили составить проект приемлемой формулировки, в которой будут учтены различные мнения, высказанные в Рабочей группе.

Статья 31

«1) Любая сторона [кроме векселедателя простого векселя] может исключить либо ограничить свою ответственность по векселю посредством прямо выраженной оговорки на векселе.

2) Такое исключение или ограничение ответственности является действительным только в отношении стороны, делающей такую оговорку».

95. В настоящей статье определяются условия, при которых сторона может исключить либо ограничить свою ответственность по векселю посредством прямо выраженной оговорки на векселе.

96. Одна из нерешенных проблем состоит в том, может ли трассант векселя исключить свою ответственность в том случае, если вексель не акцептован или не оплачен. В статье 9 Женевской конвенции (ЕЗПВ) предусматривается, что условие трассанта, «по которому он слагает с себя ответственность за платеж, считается ненаписанным». Противоположное правило приводится в Законе об оборотных векселях [статья 16 (1)] и в Единообразном торговом кодексе США [раздел 3—413 (2)].

97. Как полнее объясняется в комментарии к настоящей статье проекта (A/CN.9/WG.IV/WP.2), в результате опроса, проведенного среди банковских и торговых учреждений, было установлено, что, хотя выставление векселей «без оборота» не является распространенной практикой, эта практика в отдельных случаях применяется в международных сделках, в частности в случае аккредитивов, которые допускают выставление векселей таким образом. По этим причинам в статье 31 проекта Единообразного закона не запрещается практика выставления векселей без оборота.

98. Рабочая группа одобрила этот подход. Было обращено внимание на Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов МТП (редакция 1962 года) [5], в статье 3 которых признается использование тратт без оборота. При этом также отмечалось, что «тратта без оборота», сопровождающая документ, контролирующий поставку товаров (например, коносамент), имеет коммерческое значение, поскольку товары выступают в качестве гарантии для промежуточных сторон, если будет отказано в платеже по векселю. Однако отмечалось, что предлагаемое решение значительно изменило бы банковскую практику некоторых стран.

99. Несколько иные соображения высказываются в связи с вопросом, может ли трассант векселя исключить или ограничить свою ответственность. Рабочая группа сделала вывод, что в этом случае будет допущено серьезное несоответствие между безусловным обязательством трассанта уплатить определенную сумму, предусматриваемым в статье 1 (3) *b*, и его попыткой исключить или ограничить ответственность. Таким образом, необходимо снять квадратные скобки в пункте 1, в которые заключены слова «кроме векселедателя простого векселя». Вносились различные предложения, направленные на ограничение или ликвидацию ответственности различных сторон по векселю. В одном из них предлагалось изъять статью 31 проекта, а вопрос о том, может ли какая-либо сторона ограничивать или снимать с себя ответственность, должен рассматриваться в статьях, регулирующих ответственность каждой из этих сторон.

100. Рабочая группа также согласилась с тем, что вопрос об ограничении ответственности акцептантом будет рассмотрен не в статье 31, а в статье 39, касающейся акцептов с оговорками. При этом имелось в виду, что попытка акцептанта исключить свою ответственность является несовместимой с акцептом и что ограничение ответственности является акцептом с оговорками.

101. Рабочая группа согласилась с тем, что акцептант может исключить или ограничить свою ответственность. Последствия индоссамента с определенным условием регулируются статьей 17.

102. Рабочая группа одобрила излагаемый в пункте 2 метод, в силу которого исключение или ограничение ответственности одной стороной является действительным лишь в отношении этой стороны: при этом не затрагивается ответственность других сторон. Был приведен следующий пример: трассант D выставляет вексель с упла-

[5] *Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.71.V.3), том I, глава II B.

той лицу Р. Ремитент Р индоссирует вексель на А «без оборота». А индоссирует вексель на В. Трассант Е отказывается платить по векселю. Держатель В не имеет права оборота против Р, однако он имеет право оборота против А и против D.

Статья 29

«1) Если в вексель были внесены существенные изменения, то:

a) лица, подписавшие этот вексель после внесения в него существенных изменений, несут ответственность по нему в соответствии с условиями измененного текста; и

b) лица, которые подписали вексель до внесения в него существенных изменений, несут ответственность по нему в соответствии с положениями первоначального текста при условии, что:

i) лицо, которое само внесло, санкционировало или согласилось на существенное изменение, несет ответственность в соответствии с условиями измененного текста; и

ii) лицо, которое своим поведением содействовало внесению существенных изменений, несет ответственность в соответствии с условиями измененного текста перед держателем, который не знал об этих изменениях.

2) В целях настоящего Закона любое изменение является существенным, если оно в каком-либо отношении изменяет имеющееся на векселе письменное обязательство любого лица».

103. Согласно статье 29, изменение на векселе письменного обязательства представляет собой существенное изменение. В силу данной статьи стороны, подписавшие вексель после изменения, несут ответственность по векселю в соответствии с измененным текстом. Стороны, подписавшие его до внесения изменения, остаются ответственными по векселю согласно первоначальному тексту. Последнее правило имеет два исключения, указанные в пункте 1 *b i* и *ii*.

104. Отмечалось, что в международных платежных операциях случаи существенного изменения векселей без согласия соответствующих сторон на практике встречались очень редко. Довольно часто переводные векселя сопровождались документами, как, например, коносаментами, страховыми полисами или накладными, которые немедленно указывают на изменение условий векселя. С другой стороны, довольно часто встречались случаи, когда держатель или акцептант векселя соглашались на отсрочку платежа путем отсрочки срока.

105. Кроме того, отмечалось, что в целях статьи 29 момент изменения текста векселя имеет очень большое значение, но не всегда будет легко доказать такой момент. В этой связи было предложено, чтобы при пересмотре проекта статьи 29 было уделено внимание возможности установления презумпции, согласно которой, если не будет доказано обратное, будет предполагаться, что каждое лицо, подписавшее измененный вексель, считается подписавшим его до внесения существенного изменения.

106. Рабочая группа просила Секретариат уточнить в комментарии к статье 29, что статья не применяется к случаям подлога.

107. Рабочая группа рассмотрела следующий вопрос: когда утверждается, что сторона согласилась с изменением и что лицо несет ответственность на основании измененного текста, может ли такое согласие быть доказанным на основании доказательств, помимо векселя? Или, в противном случае, должно ли согласие быть видным на лицевой стороне векселя? Рабочая группа просила Секретариат рассмотреть данный вопрос при повторном составлении проекта статьи 29. В этой связи было внесено предложение об изъятии пункта 1 *b ii*.

108. Рабочая группа решила, что пункт 1 *b ii* статьи 29 и статья 28 *b* затрагивают аналогичные вопросы политики и что в связи с этим изменения, принятые в отношении статьи 28 *b*, должны также распространяться на пункт 1 *b ii* статьи 29.

Статья 30

«1) Вексель может быть подписан агентом.

2) Подпись на векселе, совершенная агентом, уполномоченным на подписание, и при указании на векселе, что агент совершает подпись в качестве представителя, налагает ответственность по векселю на представляемое агентом лицо, а не на агента.

3) Подпись на векселе, совершаемая агентом, не уполномоченным на подписание, или агентом, уполномоченным на подписание, но без указания на векселе, что этот агент совершает подпись в качестве представителя, налагает ответственность по векселю на такого агента, а не на лицо, которое, как предполагается, должен представлять этот агент.

4) Агент, который несет ответственность в соответствии с пунктом 3 и который оплачивает вексель, имеет те же права, которые имело бы лицо, от имени которого, как предполагается, действует агент, если бы это лицо само оплатило данный вексель.

109. Статья 30 касается ответственности по векселю агента или лица, которое представляет или подразумевает представлять агент, когда вексель подписан агентом.

110. Рабочая группа была согласна с результатами, достигнутыми по статье 30. Однако Группа пришла к выводу, что в пункте 2 статьи должно быть четко указано, что представляемое лицо, а не агент, несет ответственность только в том

случае, когда подпись показывает, 1) что агент подписывает в качестве представителя и 2) представляет лицо, от имени которого он ставит подпись. Например, подпись, в которой просто говорится «А, как агент», будет недостаточна, чтобы сделать неназванное основное лицо (а не агента) ответственным по векселю, и при этом данный агент будет нести ответственность.

111. Рабочая группа рассмотрела вопрос об ответственности лица, совершающего подпись векселя и не указывающего, что оно подписывает его в качестве представителя, когда его подпись (без какого-либо упоминания о том, что оно является агентом) ставится под названием корпорации или в непосредственной близости от нее. Был приведен следующий пример: на векселе, где обычно ставится подпись векселедателя переводного векселя, напечатаны или перфорированы слова «Корпорация XYZ». Под названием корпорации стоит подпись «Джон Джонс». Возникает вопрос: подписал ли Джон Джонс как агент от имени Корпорации XYZ или как совекселедатель переводного векселя. Рабочая группа пришла к выводу о том, что в таком случае не должно быть установленного законом правила, когда агент должен добавлять слова «директор», «кассир» и т. д., для того чтобы показать, что он подписывал в качестве представителя. В статье 30 должно быть четко указано, что, когда агент подписывает вексель в качестве представителя, то этот вопрос должен решаться на основе фактов конкретного случая, как они изложены на лицевой стороне векселя; доказательства, помимо векселя, не будут иметь отношения.

112. Рабочая группа считала, что положение, изложенное в пункте 4 статьи 30, должно быть оставлено, и в таком случае в положении не должно проводиться различие между агентом без полномочий, который подписал, зная о том, что он подписал без полномочий, и агентом, который не знал об этом. Был приведен следующий пример: агент ремитента индоссирует переводный вексель без полномочий и знает о том, что он подписывает без полномочий; переводному векселю отказывают в платеже и индоссатор имеет право оборота в отношении агента, согласно пункту 3 этой статьи; агент выплачивает сумму векселя. Возникает следующий вопрос: может ли агент воспользоваться правом оборота в отношении векселедателя? Рабочая группа пришла к выводу, что он должен быть в состоянии сделать это и что следовательно

a) пункт 4 статьи 30 должен быть оставлен и

b) не следует проводить различия между агентом, просто подписывающим вексель, и агентом, подписывающим и знающим, что он подписывает вексель, не имея на то полномочий.

Статья 32

«Лицо, подписывающее вексель, несет ответственность по нему как индоссант, если на векселе ясно не указывается, что оно подписало его в каком-либо ином качестве».

113. Данная статья касается проблем, связанных с подписями, которые не могут быть определены по самому векселю (лицевой стороне и обороту) в качестве подписи векселедателя переводного векселя, акцептанта или «гаранта» (avaliste), согласно статье 43, или в качестве подписи, необходимой для установления цепи индоссаментов. Примером последнего служит следующая серия индоссаментов в результате выдачи векселя лицу P: 1) Оплатить *A*, (подпись) *P*; 2) (подпись) *X*; 3) оплатить *B*, (подпись) *A*; 4) (подпись) *B*; 5) (подпись) *Y*; 6) оплатить *D*, (подпись) *C*. В этой серии индоссаментов следует отметить, что подпись *X* не обязательна для установления цепи индоссаментов, ведущей к *B*, и подпись *Y* не обязательна для установления цепи индоссаментов, ведущей к *D*. Такие подписи, иногда называемые «аномальными индоссаментами», вызывают различные проблемы: перед кем несет ответственность подписывающий? Какое положение в цепи ответственности по векселю является результатом такой подписи? Каковы права такого подписавшего, когда он оплачивает вексель предъявителю?

114. Было решено, что такие подписи являются проблемами, которые тесно связаны с проблемами, вызываемыми подписями, сопровождаемыми такими словами, как, например, «гарантирован», «aval», «имеющие силу aval» или словами подобного содержания. Подписи, сопровождаемые такими пояснительными словами, рассматриваются в статьях 43—45. Рабочая группа постановила, что подписи, рассматриваемые в рамках статьи 32, должны рассматриваться в связи со статьями 43—45, и что текст статьи 32 необходимо исключить. В этой связи Рабочая группа постановила также, что охват статей 43—45 должен быть расширен путем исключения из статьи 43 (2) положения о том, что «гарантия» является действительной только с подписью, сопровождаемой словами «гарантирован», «aval», «имеющей силу в качестве «aval» или словами подобного содержания. Было также решено, что в указанном выше примере положение *Y* в цепи ответственности должно быть еще раз рассмотрено в статьях 43—45.

115. Отмечалось, что рассмотрение «аномальных» подписей, регулируемое в настоящее время статьей 32, в связи со статьями 43—45 делает применимым правило статьи 45 о том, что гарант, оплачивая вексель, приобретает право по векселю не только против гарантируемой стороны, но также против тех, кто несет ответственность по векселю перед гарантируемой стороной. Было решено, что данный подход является правильным. Держатель, которому уплатил гарант, не должен иметь право на получение платежа вторично. Единственным удовлетворительным решением является передача прав по векселю лицу, которое оплачивает вексель держателю. [См. также

статью 70 (2) (лицо, оплачивающее вексель, имеет право на получение векселя)].

Статья 33

«1) Все векселедатели, акцептанты, индоссанты и гаранты переводного векселя несут солидарную ответственность по нему.

2) Все векселедатели, индоссанты и гаранты простого векселя несут солидарную ответственность по нему».

116. Вышеуказанная статья была предназначена для уточнения, что 1) каждая из заявленных сторон международного векселя несет индивидуальную ответственность по векселю, 2) возбуждение иска против одной из сторон не мешает возбуждению исков против других сторон.

117. Указывалось, что выражение «несут солидарную ответственность», хотя оно применяется в статье 47 (пункт 1) Женевского единообразного закона (ЕЗПВ), имеет сопутствующие значения в некоторых правовых системах, которые несовместимы с правилами, предусмотренными в каком-либо другом месте в проекте Единообразного закона. Например, солидарная ответственность может предполагать, что сторона, которая оплачивает вексель, имеет право на вклад от всех остальных сторон; это право может не соответствовать правилам Единообразного закона, устанавливающего права в отношении *предыдущих* сторон векселя. Кроме того, высказывалось мнение о том, что данный текст статьи 33 может не соответствовать другим положениям проекта о том, что ответственность обусловливается предъявлением, отказом от акцепта и протестом, как уточняется в части пятой проекта. Следовательно, было решено, что выражение «солидарная ответственность» не должно употребляться при пересмотре данной статьи.

118. Обращалось внимание на второй и четвертый пункты статьи 47 Женевского единообразного закона (ЕЗПВ). Было высказано мнение о том, что эти пункты четко отражают результаты, предусматриваемые вышеупомянутым проектом статьи 33. Было решено рассмотреть эти положения Женевского единообразного закона при составлении повторного проекта статьи 33.

Статья 34

«Векселедатель переводного векселя обязуется при отказе в акцепте или платеже и при любом необходимом протесте уплатить сумму по векселю, а также любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьями 67 *b* или 68, держателю или любому другому лицу, следующему за ним самим, которое является владельцем векселя и которое освобождается от ответственности по нему в соответствии со статьями 69 (2), 70, 71 или 76».

119. В статье 34 устанавливается, что является ответственностью векселедателя международного переводного векселя. Согласно этой статье, при отказе в акцепте или платеже и при любом необходимом протесте векселедатель несет ответственность перед держателем за сумму по векселю, а также любые проценты и расходы.

120. Рабочая группа выразила предварительное согласие со статьей 34. Однако было решено, что часть статьи, касающаяся ответственности векселедателя перед лицами, следующими за ним самим, которые являются держателем векселя и освобождаются от ответственности по нему, должна быть изучена после рассмотрения статей проекта, касающихся освобождения от ответственности (часть шестая).

Статья 34-бис

«Векселедатель простого векселя обязуется уплатить держателю

a) с наступлением срока платежа — сумму, означенную на векселе;

b) после истечения срока платежа — сумму, означенную на векселе, а также любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьей 67 *b* или 68».

121. В статье 34-бис устанавливаются основные правила ответственности векселедателя простого векселя. Ответственность векселедателя простого векселя, как и ответственность акцептанта, является основной, то есть его ответственность не зависит от предъявления к уплате или от любого протеста об отказе в платеже лицом, следующим за самим векселедателем простого векселя.

122. Рабочая группа утвердила эту статью.

Статья 35

«1) Плательщик не несет ответственности по переводному векселю до тех пор, пока он не акцептует его.

2) Выставление переводного векселя или его индоссамент сами по себе не составляют передачи или переуступки держателю фондов, находящихся в распоряжении плательщика».

123. В статье 35 устанавливается общая норма, по которой плательщик не несет ответственности по векселю до тех пор, пока он не акцептует его. Пункт 2 предназначен для уточнения того, что выставление переводного векселя и его индоссамент сами по себе не составляют передачи или переуступки держателю любых фондов, находящихся в распоряжении плательщика.

124. Рабочая группа была согласна с содержанием статьи 35. Что касается пункта 2, то Группа постановила:

a) рассмотреть вопрос, не следует ли ссылку на «фонды, находящиеся в распоряжении плательщика», дополнить формулировкой, которая внесла бы ясность, что выписка или индоссамент

векселя сами по себе не составляют передачи или переуступки прав вне векселя;

b) французский текст пункта 2 должен быть изменен следующим образом:

i) слово «fonds» должно быть заменено другим термином, недвусмысленно означающим, что выписка или индоссамент переводного векселя сами по себе не передают прав держателю (créance) на платеж, вытекающий из основной сделки;

ii) слова «ne vaut pas» должны быть заменены словами «n'emporte pas de plein droit»;

c) это положение не должно истолковываться как мешающее векселедателю или индоссанту передавать или переуступать «фонды» в соответствии с условиями векселя или соглашением вне рамок векселя. Последствия такого обязательства или соглашения будут регламентироваться применимыми нормами национального законодательства. Однако один из наблюдателей предложил по-прежнему считать необходимым рассмотреть вопрос о том, будут ли последствия соглашения вне векселя регулироваться лишь применимым национальным правом.

Статья 36

«Акцептант обязуется, что он выплатит держателю

a) с наступлением срока платежа — сумму, означенную в переводном векселе;

b) после истечения срока платежа — сумму, означенную в векселе, и любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьей 67 *b* или 68».

125. Статья 36 устанавливает, что ответственность акцептанта является основной ответственностью, то есть она не зависит от предъявления к оплате или от заявления протеста в случае отказа в акцепте или платеже с его стороны.

126. Было указано, что в статье 36 следует уточнить, что акцептант также несет ответственность перед тем векселедателем, который оплатил вексель. При условии такого уточнения Рабочая группа согласилась со статьей 36.

Статья 37

«Акцепт должен быть написан на переводном векселе и может быть совершен либо в виде только подписи плательщика, либо в виде его подписи, сопровождаемой словом «акцептован» или равнозначными словами».

127. Акцепт должен быть написан и может быть совершен в виде подписи плательщика на переводном векселе.

128. Рабочая группа согласилась с положением, содержащимся в статье 37, при условии внесения поправки о том, что акцепт может быть совершен в виде только подписи плательщика лишь в том случае, если она поставлена на лицевой стороне векселя (au recto). Группа считала, что эта поправка разъяснит нормы, регламентирующие следующий случай: подпись плательщика ставится на оборотной стороне векселя без указания о том, что это является акцептом; подпись не является частью обычной цели индоссаментов. По мнению Группы, в результате этой поправки такая подпись будет являться подписью поручателя (avaliste).

Статья 38

«1) Переводной вексель может быть акцептован

a) до того как он был подписан векселедателем, либо когда он в других отношениях еще не полностью составлен;

b) до наступления, во время наступления или после наступления срока платежа, или после того как имел место отказ в акцепте векселя или в платеже по нему.

2) Если вексель, выписанный подлежащим оплате, через определенный срок по предъявлении акцептуется и акцептант не указал дату своего акцепта, то векселедатель до выдачи векселя или держатель может поставить дату акцепта.

3) Если векселю, выписанному подлежащим оплате через определенный срок по предъявлении, отказано в акцепте и плательщик впоследствии акцептует его, держатель имеет право считать этот акцепт датированным датой представления векселя плательщику к акцепту».

129. В соответствии со статьей 38 подпись будет действительна как акцепт, хотя она была сделана до того, как документ стал векселем. Согласно пункту 2, держатель векселя, выписанного подлежащим оплате через определенный срок по предъявлении, может поставить дату акцепта, если акцептант не сделал этого. Согласно пункту 3, при акцепте такого векселя, после того как было отказано в акцепте, держатель имеет право считать этот акцепт датированным начиная с даты первого предъявления.

130. Рабочая группа согласилась с положениями статьи 38 при условии внесения следующих поправок:

a) в пункте 2 должно быть указано, что проставление даты акцепта входит в обязанность акцептанта. При отказе акцептанта векселедатель до выставления векселя или держатель будут иметь право поставить дату акцепта;

b) в пункте 3 должно быть указано, что акцепт должен быть датирован датой, когда держатель первый раз предъявил вексель для акцепта.

Статьи 39 и 40

Статья 39

«1) Акцепт может быть или общим или с оговорками.

2) Общим акцептом плательщик обязуется оплатить переводный вексель в соответствии с его условиями.

3) Акцептом с оговорками плательщик обязуется оплатить переводный вексель в соответствии с условиями, прямо выраженными в его акцепте. Акцепт считается с оговорками, если среди прочего, он является:

a) обусловленным тем, что в акцепте указано, что оплата акцептантом поставлена в зависимость от выполнения условия, указанного в нем;

b) частичным в том, что акцепт относится только к части суммы векселя;

c) с оговорками в отношении места, проявляющимися в том, что в акцепте указано другое место платежа, а не место платежа, указанное в векселе, или, в отсутствие такого указания, другой адрес, а не адрес, указанный в векселе в качестве адреса плательщика;

d) с оговорками в отношении времени;

e) акцептом одного или более плательщиков, но не всех их».

Статья 40

«1) Держатель может отказаться от акцепта с оговорками, кроме частичного [или местного] акцепта. При таком отказе считается, что векселю отказано в акцепте.

2) Если держатель принимает акцепт с оговорками, кроме акцепта, который является частичным [или с оговорками в отношении места], векселедатель и любой индоссант и гарант, которые не выразили своего ясного согласия, освобождаются от ответственности по переводному векселю.

3) Если плательщик осуществляет частичный акцепт, то считается, что переводному векселю отказано в акцепте в отношении неакцептованной части суммы».

131. Эти статьи предусматривают, что когда плательщик отказывается дать общий акцепт (то есть акцепт оплатить вексель в соответствии с его условиями) и держатель не принимает предложенного плательщиком акцепта с оговорками, векселю отказывается в акцепте. Эта норма ограничивается исключением о том, что, если плательщик предлагает акцептовать вексель только в части его суммы (частичный акцепт), держатель должен принять частичный акцепт, и платежи по векселю отказываются в отношении неакцептованной суммы.

132. После обсуждения Рабочая группа пришла к заключению, что статьи 39 и 40 необходимо пересмотреть с учетом следующих соображений:

a) В этих статьях должно предусматриваться, что акцепт должен быть необусловленным и что акцепт с оговоркой обязывает акцептанта по переводному векселю в соответствии с условиями акцепта. Однако обусловленный акцепт должен рассматриваться как отказ от акцепта векселя.

b) Держатель не должен быть обязанным принимать частичный акцепт. Если он не принимает частичный акцепт, имеет место отказ в акцепте векселя.

c) *i)* в случае векселя с указанием места платежа, но недомицилированного у агента плательщика в этом месте, акцепт с указанием такого агента в этом месте не является акцептом с оговорками;

ii) в случае векселя с указанием места платежа и домицилированного у агента плательщиком в этом месте, акцепт с указанием другого агента в этом же месте является акцептом с оговорками;

iii) в случае векселя, на котором указано место платежа, акцепт с указанием иного места, чем указано, является акцептом с оговорками;

iv) результаты в соответствии с подпунктами *i* и *ii* должны также достигаться, когда в силу статьи 53 *f* *ii* или *iii* местом платежа является адрес плательщика или его главная контора.

133. Рабочая группа согласилась, что во всех случаях акцепта с оговорками держатель имеет право выбора принимать акцепт с оговорками или считать вексель отказанным в акцепте.

134. В процессе составления пересмотренного проекта на основе упомянутых соображений просили, чтобы Секретариат рассмотрел толкование формулировки «место платежа». В связи с этим было предложено упомянуть о коммерческой практике в отношении таких платежей.

135. Один представитель предложил изъять статью 39, исходя из того, что она имеет небольшое практическое значение.

РАССМОТРЕНИЕ ЖЕЛАТЕЛЬНОСТИ ПОДГОТОВКИ ЕДИНООБРАЗНЫХ ПРАВИЛ, ПРИМЕНИМЫХ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ЧЕКАМ

136. В соответствии с высказанным некоторыми представителями на пятой сессии Комиссии мнением о том, что единообразные правила необходимо разработать также и для других оборотных документов, используемых для осуществления международных платежей, Комиссия также предложила Рабочей группе «рассмотреть вопрос о целесообразности подготовки единообразных норм, применимых к международным чекам,

и вопрос о том, как лучше достичь этой цели — путем распространения применения данного проекта Единообразного закона на международные чеки, или путем выработки отдельного единообразного закона о международных чеках, и представить Комиссии доклад о ее выводах по этому вопросу на одной из будущих сессий».

137. Рабочая группа решила перенести рассмотрение этого вопроса на одну из последующих сессий, с тем чтобы вначале можно было завершить исследование, касающееся использования чеков в международных платежных операциях и проблем, возникающих при текущей торговой практике в результате расхождений между правилами основных правовых систем, и рассмотреть результаты этого исследования.

138. Рабочая группа просила Секретариат провести такие исследования, которые могут оказаться приемлемыми для получения вышеуказанной информации, и представить их результаты и такие рекомендации, которые она, возможно, пожелает сделать Рабочей группе на следующей сессии.

БУДУЩАЯ РАБОТА

139. Рабочая группа рассмотрела вопрос о времени проведения второй сессии. Группа единодушно пришла к выводу о том, что, учитывая результаты, достигнутые на настоящей сессии, необходимо как можно раньше провести вторую сессию. Некоторые члены высказали мнение о том, что вторую сессию следует провести в течение 1973 года. Другие члены придерживались мнения, что рассмотрение вопроса о времени и месте проведения второй сессии должно быть решено Комиссией на предстоящей шестой сессии, которая состоится 2 апреля 1973 года.

2. Доклад Генерального секретаря, приложение (A/CN.9/WG.IV/WP.2) *: текст проекта Единообразного закона о международных переводных и простых векселях

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ; ФОРМА

Статья 1

1) Настоящий Закон применяется к международным переводным и простым векселям.

2) Международный переводный вексель является письменным документом, который:

a) содержит в своем тексте слова «уплатить по этому международному переводному векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией о » (или равнозначные слова); и

b) содержит простое и ничем не обусловленное предложение, при помощи которого одно лицо (векселедатель) дает указание другому лицу (плательщику) уплатить определенную сумму конкретно указанному лицу (ремитенту) или его приказу; и

c) подлежит оплате по требованию или в определенное время; и

d) подписан векселедателем; и

e) в нем указано, что он выписан в другой стране, а не в стране плательщика или ремитента или в другом месте, а не в месте, где должен быть совершен платеж.

3) Международный простой вексель является письменным документом, который:

a) содержит в своем тексте слова «По этому международному простому векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией о , я обязуюсь уплатить...» (или равнозначные слова); и

b) содержит простое и ничем не обусловленное обещание, при помощи которого одно лицо (векселедатель) обязуется уплатить определенную сумму конкретно указанному лицу (ремитенту) или его приказу; и

c) подлежит оплате по требованию или в определенное время; и

d) подписан векселедателем; и

e) в нем указано, что он выписан в другой стране, а не в стране ремитента или в другом месте, а не в месте, где должен быть совершен платеж.

Статья 2

Неправильность надписей, сделанных на векселе для целей пункта 2 *e* или 3 *e* статьи 1, не влияет на применение этого Закона.

Статья 3

Настоящий Закон применяется независимо от того, являются ли страны, указанные в международном переводном или простом векселе в соответствии с пунктом 2 *e* или 3 *e* статьи 1, договаривающимися государствами.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ. ТОЛКОВАНИЕ

Раздел 1. Общее

Статья 4

При толковании и применении положений настоящего Закона следует учитывать его между-

---

* 21 ноября 1972 года.

Данный текст является аналогичным тексту проекта единообразного закона о международных переводных векселях (A/CN.9/67, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III, 1972 г., часть вторая, II, 1), за исключением того, что его положения теперь распространяются и на простые векселя (см. решение ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A, пункт 61 (2) *c*). В силу этой причины комментарий к проекту единообразного закона (A/CN.9/WG.IV/WP. 2) здесь не воспроизводится.

народный характер и необходимость стремиться к единообразию его толкования и применения.

Статья 5

В настоящем Законе:

1) «Предъявитель» означает любое лицо, во владении которого находится вексель с бланковым индоссаментом.

2) «Переводный вексель» означает международный переводный вексель, регулируемый настоящим Законом;

3) «Простой вексель» означает международный простой вексель, регулируемый настоящим Законом;

4) «Вексель» означает международный простой или переводный вексель, регулируемый настоящим Законом.

5) *a)* «Индоссамент» означает подпись или подпись, сопровождаемую заявлением с указанием лица, в пользу которого совершается платеж по векселю, которую делает на векселе ремитент, индоссатор от имени ремитента или любое лицо, которое указывается в непрерывном ряде таких индоссаментов. Индоссамент, который состоит только из подписи индоссанта, означает, что платеж по данному векселю совершается в пользу любого лица, владеющего этим векселем;

b) «бланковый индоссамент» означает индоссамент, который состоит только из подписи индоссанта или который включает в себя и указание о том, что платеж по данному векселю совершается в пользу любого лица, владеющего этим векселем;

c) «именной индоссамент» означает индоссамент, в котором конкретно указывается лицо, в пользу которого совершается платеж по этому векселю.

6) «Держатель» означает ремитента или индоссатора векселя, владеющего этим векселем,

7) «Выдача» означает первую передачу векселя лицу, которое принимает его в качестве держателя.

8) «Сторона» означает участвующее в векселе лицо.

9) «Пользующийся правом на защиту держатель» означает держателя векселя, который внешне представляется полным, обычным и непросроченным, при условии, что такой держатель в момент получения векселя не знал о каких-либо исках или возражениях, касающихся векселя, или не знал о том факте, что в платеже по нему было отказано.

Статья 6

Для целей настоящего Закона считается, что лицо «знало» о каком-либо факте, если оно действительно знало о нем [или если оно не знало о нем в силу [грубой] небрежности с его стороны] [или если оно было информировано о нем или если этот факт можно установить по самому векселю].

Раздел 2. Толкование требований к форме

Статья 7

Подлежащая уплате по векселю сумма представляет собой определенную сумму, хотя в векселе указано, что она должна быть выплачена:

a) с процентами; или

b) указанными частями; или

c) в соответствии с указанным обменным курсом, или в соответствии с обменным курсом, который должен быть определен по содержащемуся в векселе указанию.

Статья 8

1) Если есть расхождение между суммой, указанной в векселе прописью, и суммой, указанной цифрами, то выплате подлежит сумма, указанная прописью.

[2) Если сумма векселя указана в валюте, которая имеет то же самое название, но различную стоимость в стране, где он был выписан, и в стране, где будет совершен платеж, то валютой платежа должна считаться валюта той страны, где должен совершаться платеж [при условии, что место платежа должно быть указано в векселе].

3) Если в векселе указывается, что он подлежит уплате с процентами без указания даты, с которой начинается начисление процентов, то проценты начисляются с момента выписки векселя [и в случае если вексель является недатированным, то начисление процентов происходит с момента его выдачи].

4) Если в векселе указано, что он подлежит оплате с процентами, и не уточняется ставка, то должна начисляться простая ставка в размере [пяти] процентов годовых.

Статья 9

1) Вексель подлежит оплате по первому требованию

a) если в нем указано, что он подлежит оплате по первому требованию, или по предъявлении или по представлении, или если в нем содержатся равнозначные слова;

b) если в нем не указан срок платежа.

2) Вексель, который акцептуется или индоссируется, или гарантируется по истечении срока платежа, представляет собой вексель, подлежащий оплате по первому требованию со стороны акцептанта, индоссанта или гаранта.

3) Переводный вексель подлежит оплате в определенный срок, если в нем указано, что этот вексель подлежит оплате

a) в указанный срок или в течение установленного периода времени после указанного срока, или через установленное время после даты подписания векселя; или

b) через установленное время после предъявления; или

[*c)* в рассрочку в последовательные сроки, даже в том случае, если в векселе оговорено, что в случае неуплаты очередной части невыплаченный остаток подлежит немедленной уплате.]

4) Простой вексель подлежит оплате в определенный срок, если в нем указано, что этот вексель подлежит оплате

a) в указанный срок или в течение установленного периода времени после указанного срока или через установленное время после даты подписания векселя; [или]

[*b)* в рассрочку в последовательные сроки даже в том случае, если в векселе оговорено, что в случае неуплаты очередной части невыплаченный остаток подлежит немедленной уплате.]

5) Время платежа по векселю, подлежащему оплате во столько-то времени от какой-то даты, устанавливается ссылкой на дату, указанную в векселе, независимо от того, датирован ли вексель более ранним или более поздним числом.

Статья 10

1) Переводный вексель может:

a) быть выписан на двух или более плательщиков,

b) быть подписан двумя или более векселедателями,

c) подлежать выплате двум или более ремитентам.

2) Простой вексель может:

a) быть выписан двумя или более векселедателями,

b) подлежать выплате двум или более ремитентам.

3) Если вексель подлежит оплате двум или более ремитентам альтернативно, то он подлежит оплате любому из них и любое лицо из их числа, владеющее векселем, может осуществлять права держателя. В любом другом случае вексель подлежит оплате всем им, и правами держателя могут пользоваться только все они.

Раздел 3. Заполнение незаполненного документа

Статья 11

1) Владелец документа, который:

a) содержит слова «уплатить по этому Международному переводному векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией о », или слова «По этому Международному простому векселю, выписанному в соответствии с Конвенцией о , я обязуюсь уплатить...» (или равнозначные слова), и

b) подписан векселедателем,

но в котором отсутствуют элементы, касающиеся одного или более других требований, изложенных в статье 1 (2), предполагается получившим полномочия от векселедателя для включения таких элементов, и документ, заполненный таким образом, имеет юридическую силу векселя;

2) Если документ заполнен не в соответствии с предоставленными полномочиями, то отсутствие полномочий не должно выдвигаться в качестве возражений против держателя, который принял вексель, не зная об отсутствии полномочий.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ. ПЕРЕДАЧА И ПЕРЕУСТУПКА

Статья 12

Передача векселя наделяет индоссатора правами на вексель индоссанта и правами по этому векселю.

Статья 13

1) Вексель является переуступленным, когда он передан:

a) путем индоссамента и вручением векселя индоссантом индоссатору, или

b) простым вручением векселя, но только в том случае, если последний индоссамент является бланковым.

2) Переуступка считается достаточным основанием, для того чтобы считать индоссатора держателем даже в том случае, если вексель был получен при обстоятельствах, включающих в себя неправоспособность или обман, физическое принуждение или ошибку любого рода, в результате которых к индоссатору могут быть предъявлены иски в отношении векселя или возражения в отношении ответственности по нему.

Статья 14

Если вексель передан без индоссамента, необходимого для того, чтобы индоссатор стал держателем, индоссатор имеет право потребовать от индоссанта совершить индоссамент на его имя.

Статья 15

Держатель векселя с бланковым индоссаментом может превратить бланковый индоссамент в именной индоссамент, указав в нем, что вексель подлежит оплате ему самому или какому-либо другому лицу.

Статья 16

Если векселедатель включил в вексель или индоссант включил в свой индоссамент слова, запрещающие передачу, такие как «не подлежит

передаче», «не подлежит переуступке», «не по приказу» или равнозначные слова, то вексель не может быть переуступлен, кроме как для целей инкассирования.

Статья 17

Индоссамент, предусматривающий переуступку векселя при выполнении какого-либо условия, является действительным для переуступки векселя, независимо от того, выполнено ли это условие.

Статья 18

Индоссамент, предусматривающий перевод только какой-то части уплачиваемой суммы, является недействительным как индоссамент.

Статья 19

При наличии двух или более индоссаментов предполагается, если не предусмотрено иное, что каждый индоссамент был сделан в том порядке, в каком он содержится в векселе.

Статья 20

1) Если в индоссаменте для инкассо содержатся слова «на инкассо», «для депозита», «валюта к получению», «как доверенному» или равнозначные слова, предоставляющие индоссатору право на получение денег по векселю, индоссатор:

a) может индоссировать вексель только на тех же условиях; и

b) может пользоваться всеми правами, вытекающими из векселя, и к нему могут быть предъявлены все иски и возражения, которые могут быть установлены против индоссанта.

2) Индоссант на инкассо не несет ответственности по векселю перед любым следующим держателем.

Статья 21

Если вексель передан или переуступлен подписавшемуся ранее лицу, то это лицо может, с учетом положений настоящего Закона, вновь выдать или передать далее, или переуступить этот вексель.

Статья 22

1) Лицо, приобретающее вексель посредством внешне представляющегося непрерывным ряда индоссаментов, является векселедержателем даже в том случае, если один из индоссаментов был подложным или был совершен не уполномоченным на то агентом, при условии, что такое лицо не знало о подлоге или отсутствии полномочий.

2) Если индоссамент является подложным или совершен не уполномоченным на то агентом, то векселедатель или лицо, индоссамент которого был подделан или совершен каким-либо не уполномоченным на то агентом, имеет право требовать от лица, совершившего подлог, или такого агента или от лица, получившего вексель от совершившего подлог или от такого агента, возмещения любых убытков, которые он может понести в результате применения пункта 1 настоящей статьи.

3) При условии соблюдения положений статьи 28 *a* и *b* подложный индоссамент или индоссамент, подписанный каким-либо не уполномоченным на то агентом, не возлагает никакой ответственности на лицо, чья подпись была подделана или от имени которого якобы действовал агент, индоссируя вексель.

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ. ПРАВА И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Раздел 1. Права держателя и пользующегося правом на защиту держателя

Статья 23

Лицо, подписывающее вексель, несет ответственность перед держателем этого векселя в соответствии с положениями настоящего Закона.

Статья 24

1) Права векселедержателя, который не является пользующимся правом на защиту держателем, подлежат:

a) любому действительному иску по этому векселю со стороны любого лица; и

b) любому возражению любого лица, которое может возникать из договора или на основании данного Закона.

2) Любая сторона не может уклоняться от обязательства перед отдаленным держателем на том основании, что у него имеется возражение против его ближайшей стороны, если такое возражение основывается на правовых отношениях, не связанных с векселем.

3) Любая сторона не может уклоняться от обязательства перед держателем на том основании, что третье лицо предъявляет действительный иск по векселю, если само такое лицо не предъявит иск по этому векселю держателю и не сообщит ему об этом.

Статья 25

1) Права по векселю пользующегося правом на защиту держателя свободны от

a) какого-либо иска со стороны какого-либо лица; и

b) какого-либо возражения какой-либо стороны, за исключением возражений, основанных на таких обстоятельствах, которые аннулируют обязательства такой стороны по векселю; и

c) какого-либо возражения, основанного на освобождении от ответственности или отсутствии ответственности на основании отказа в акцепте или платеже по векселю или на основании того, что он не был должным образом опротестован.

2) Передача векселя пользующимся правом на защиту держателем не наделяет индоссатора правами пользующегося правом на защиту держателя, если индоссатор участвовал в сделке, которая ведет к предъявлению иска по векселю или к возражению по нему.

Статья 26

1) Предполагается, что каждый держатель является пользующимся правом на защиту держателем.

2) Если установлено наличие возражения, на держателя возлагается бремя доказывания того, что он является пользующимся правом на защиту держателем.

Раздел 2. Ответственность сторон

А. Общее

Статья 27

1) Лицо не является ответственным по векселю, если оно не подписало его.

2) Лицо, подписавшееся именем, которое не является его собственным, несет такую же ответственность, как если бы оно подписалось своим собственным именем.

3) Подпись может быть собственноручной или факсимиле, в виде перфокарты, условного обозначения или совершена любыми другими механическими средствами.

Статья 28

Подложная подпись на векселе не налагает никакой ответственности по нему на то лицо, подпись которого была подделана. Тем не менее, такое лицо несет ответственность,

a) если оно подтвердило эту подпись;

b) перед держателем, не знавшим о подлоге, если своим поведением оно дает такому держателю или промежуточному индоссанту основание считать, что эта подпись является его собственной или была совершена уполномоченным на то агентом.

Статья 29

1) Если в вексель были внесены существенные изменения, то:

a) лица, подписавшие этот вексель после внесения в него существенных изменений, несут ответственность по векселю в соответствии с положениями измененного текста; и

b) лица, которые подписали вексель до внесения в него существенных изменений, несут ответственность по векселю в соответствии с положениями первоначального текста при условии, что:

i) лицо, которое само внесло, санкционировало или согласилось на существенное изменение, несет ответственность в соответствии с условиями измененного текста;

ii) лицо, которое своим поведением содействовало внесению существенных изменений, несет ответственность перед держателем, который не знал об этих изменениях, в соответствии с условиями измененного текста.

2) В целях настоящего Закона любое изменение является существенным, если оно в каком-либо отношении изменяет имеющееся на векселе письменное обязательство лица.

Статья 30

1) Вексель может быть подписан агентом.

2) Подпись на векселе, совершенная агентом, уполномоченным на подписание, и при указании на векселе, что агент совершает подпись в качестве представителя, налагает ответственность по векселю на представляемое агентом лицо, а не на агента.

3) Подпись на векселе, совершаемая агентом, не уполномоченным на подписание, или агентом, уполномоченным на подписание, но без указания на векселе, что этот агент совершает подпись в качестве представителя, налагает ответственность по векселю на такого агента, а не на лицо, которое, как предполагается, должен представлять этот агент.

4) Агент, который несет ответственность по векселю в соответствии с пунктом 3 и который оплачивает вексель, имеет те же права, которые имело бы то лицо, от имени которого, как предполагается, действует агент, если бы это лицо само оплатило данный вексель.

Статья 31

1) Любая сторона [кроме векселедателя простого векселя] может исключить либо ограничить свою ответственность по векселю посредством прямо выраженной оговорки на векселе.

2) Такое исключение или ограничение ответственности является действительным только в отношении стороны, делающей такую оговорку.

Статья 32

Лицо, подписывающее вексель, несет ответственность по нему как индоссант, если на векселе ясно не указывается, что оно подписало его в каком-либо ином качестве.

Статья 33

1) Все векселедатели, акцептанты, индоссанты и гаранты переводного векселя несут солидарную ответственность по нему.

2) Все векселедатели, индоссанты и гаранты простого векселя несут солидарную ответственность по нему.

В. Векселедатель переводного векселя

Статья 34

Векселедатель переводного векселя обязуется при отказе в акцепте или платеже и при любом необходимом протесте уплатить сумму по векселю, а также любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьей 67 или 68, держателю или любому другому лицу, следующему за ним самим, которое является владельцем векселя и которое освобождается от ответственности по нему в соответствии со статьями 69 (2), 70, 71 или 76.

С. Векселедатель простого векселя

Статья 34-бис

Векселедатель простого векселя обязуется уплатить держателю

a) с наступлением срока платежа — сумму, означенную на векселе;

b) после истечения срока платежа — сумму, означенную на векселе, а также любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьей 67 *b* или 68.

D. Плательщик и акцептант

Статья 35

1) Плательщик не несет ответственности по переводному векселю до тех пор, пока он не акцептует его.

2) Выписка переводного векселя или его индоссамент сами по себе не составляют передачу или переуступку держателю фондов, находящихся в распоряжении плательщика.

Статья 36

Акцептант обязуется, что он выплатит держателю:

a) с наступлением срока платежа сумму, означенную в переводном векселе;

b) после истечения срока платежа сумму, означенную в векселе, и любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьей 67 *b* или 68.

Статья 37

Акцепт должен быть написан на переводном векселе и может быть совершен либо в виде только подписи плательщика, либо в виде его подписи, сопровождаемой словом «акцептован» или равнозначными словами.

Статья 38

1) Переводный вексель может быть акцептован:

a) до того как он был подписан векселедателем, либо когда он в других отношениях не полностью составлен;

b) до наступления, во время наступления или после наступления срока платежа или после того, как имел место отказ в акцепте векселя или в платеже по нему.

2) Если вексель, выписанный подлежащим оплате через определенный срок по предъявлении, акцептуется и акцептант не указал дату своего акцепта, то векселедатель до выдачи векселя или держатель может поставить дату акцепта.

3) Если векселю, выписанному подлежащим оплате через определенный срок по предъявлении, отказано в акцепте и плательщик впоследствии акцептует его, держатель имеет право считать этот акцепт датированным датой представления плательщику к акцепту.

Статья 39

1) Акцепт может быть или общим или с оговорками.

2) Общим акцептом плательщик обязуется оплатить переводный вексель в соответствии с его условиями.

3) Акцептом с оговорками плательщик обязуется оплатить переводный вексель в соответствии с условиями, прямо выраженными в его акцепте. Акцепт считается с оговорками, если, среди прочего, он является:

a) обусловленным тем, что в акцепте указано, что оплата акцептантом поставлена в зависимость от выполнения условия, указанного в нем;

b) частичным в том, что акцепт относится только к части суммы векселя;

c) с оговорками в отношении места, в том, что в акцепте указано другое место платежа, а не место платежа, указанное в векселе, или, в отсутствие такого указания, другой адрес, а не адрес, указанный в векселе в качестве адреса плательщика;

d) с оговорками в отношении времени;

e) акцептом одного или более плательщиков, но не всех их.

Статья 40

1) Держатель может отказаться от акцепта с оговорками, кроме частичного (или местного) акцепта. При таком отказе считается, что векселю отказано в акцепте.

2) Если держатель принимает акцепт с оговорками, кроме акцепта, который является частичным [или с оговорками в отношении места], векселедатель и любой индоссант и гарант, которые не выразили своего ясного согласия, освобождаются от ответственности по переводному векселю.

3) Если плательщик осуществляет частичный акцепт, то считается, что переводному векселю отказано в акцепте в отношении неакцептованной части суммы.

E. Индоссант

Статья 41

Индоссант обязуется в случае отказа в акцепте переводного векселя или платеже по нему или в случае отказа в платеже по простому векселю и при каком-либо необходимом протесте оплатить сумму, обозначенную в векселе, а также любые проценты и расходы, которые могут быть потребованы в соответствии со статьями 67 и 68, держателю либо любому лицу после него самого, которое владеет векселем и которое освобождено

от ответственности по нему в соответствии со статьями 69 (2), 70, 71 или 76.

Статья 42

1) Любое лицо, которое переуступает вексель, несет ответственность перед любым последующим держателем за любой ущерб, который такой держатель может понести в связи с тем, что до переуступки:

a) подпись на векселе была подделана или совершена без полномочий; или

b) вексель был существенно изменен; или

c) сторона выдвинула действительную претензию или возражение; или

d) переводному векселю было отказано в акцепте или платеже или простому векселю было отказано в платеже.

2) Ответственность за любой дефект, упомянутый в пункте 1, несет только держатель, который принял вексель, не зная о таком дефекте.

F. Гарант

Статья 43

1) Оплата векселя может быть гарантирована в отношении всей суммы или ее части любым лицом, которое может быть или не быть стороной.

2) Гарантия должна быть написана на векселе или на приложенном к нему листе. Она выражается словами: «гарантирован», «аваль», «считать за аваль» или равнозначными словами, сопровождаемыми подписью гаранта.

3) Гарант может конкретно указать сторону, платеж которой он гарантирует.

4) В случае отсутствия такого конкретного указания гарантируемым лицом является векселедатель.

Статья 44

1) Гарант несет ответственность по векселю в том же объеме, что и сторона, в отношении которой он стал гарантом, если только гарант не предусмотрит иное.

2) Гарант несет ответственность по векселю даже тогда, когда сторона, в отношении которой он стал гарантом, не несет ответственности по нему, за исключением случаев, когда по векселю видно, что данная сторона не несет ответственности по нему.

Статья 45

Оплачивая вексель, гарант приобретает права по векселю против гарантируемой стороны и против тех, кто несет ответственность по нему перед этой стороной.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ. ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ, ОТКАЗ В АКЦЕПТЕ ИЛИ ПЛАТЕЖЕ И РЕГРЕСС

Раздел 1. Предъявление к акцепту

Статья 46

1) Держатель должен предъявить переводный вексель к акцепту,

a) когда векселедатель или индоссант, или гарант сделали оговорку на векселе о том, что он должен быть так предъявлен;

b) когда вексель выписан подлежащим к оплате во столько-то времени от предъявления; и

[*c)* когда вексель выписан подлежащим оплате в любом месте, кроме места проживания или местонахождения предприятия плательщика].

2) Держатель может предъявить к акцепту любой другой переводный вексель.

Статья 47

1) Векселедатель или индоссант, или гарант могут сделать оговорку на переводном векселе о том, что он не предъявляется к акцепту или что он не предъявляется до установленного дня или до наступления определенного обстоятельства.

2) Если переводный вексель предъявляется к акцепту, несмотря на оговорку, допускаемую в соответствии с пунктом 1, и в акцепте отказано, не считается, что векселю отказано в акцепте или платеже в отношении стороны, которая делает эту оговорку.

3) Если плательщик акцептирует переводный вексель, несмотря на оговорку о том, что он не предъявляется к акцепту, акцепт является действительным.

Статья 48

Переводный вексель предъявляется к акцепту надлежащим образом, если он предъявляется в соответствии со следующими правилами:

a) держатель должен предъявить переводный вексель плательщику;

b) переводный вексель, выставленный двум или более плательщикам, может быть предъявлен любому из них, если в векселе прямо не указано иное;

c) если плательщик умер, предъявление может быть совершено лицу или органу, которые в соответствии с применяемым правом правомочны распоряжаться его имуществом;

d) если плательщик является стороной в судебном разбирательстве о неплатежеспособности, предъявление может быть совершено лицу, которое по применяемому праву уполномочено действовать вместо него;

e) если переводный вексель выписан подлежащим оплате в установленный срок или в течение

определенного периода после него, любое предъявление к акцепту должно быть совершено до истечения срока платежа по векселю;

f) переводный вексель, выписанный подлежащим уплате во столько-то времени от предъявления, должен быть предъявлен к акцепту в течение одного года после его даты;

g) переводный вексель, на котором векселедатель или индоссант, или гарант указали день или срок предъявления к акцепту, должен быть предъявлен в установленный день или в течение установленного периода;

h) переводный вексель, на котором векселедатель или индоссант, или гарант оговорили, что он предъявляется к акцепту, но не установили день или период предъявления [или вексель, который выписан подлежащим оплате в любом другом месте, а не в месте нахождения предприятия или проживания плательщика и который не является векселем, подлежащим оплате по предъявлении], должен быть предъявлен до истечения срока векселя.

Статья 49

Предъявление к акцепту не обязательно,

1) если плательщик умер или является стороной в судебном разбирательстве о неплатежеспособности, или является лицом, которое неправоспособно принять переводный вексель; или

2) если при проявлении надлежащей заботливости предъявление не может быть совершено в срок, установленный для предъявления к акцепту;

3) если сторона отказалась от предъявления, прямо или подразумеваемо, в отношении такой стороны.

Статья 50

1) Если переводный вексель, который должен быть предъявлен к акцепту согласно статье 46 (1) *a*, не предъявляется надлежащим образом, сторона, которая сделала на векселе оговорку о том, что он должен быть предъявлен, не несет ответственности по переводному векселю.

2) Если переводный вексель, который должен быть предъявлен к акцепту согласно статье 46 (1) *b* или *c*, не предъявляется надлежащим образом, векселедатель, индоссанты и гаранты не несут ответственности по переводному векселю.

Статья 51

1) Считается, что переводному векселю отказано в акцепте или платеже,

a) если при надлежащем предъявлении его отказываются акцептовать или если держатель не может получить акцепта, на который он имеет право по настоящему Закону; или

b) если предъявление к акцепту не обязательно в соответствии со статьей 49 и переводный вексель не акцептован;

2) если переводному векселю отказано в акцепте или платеже, держатель может в соответствии с положениями статьи 57 осуществить немедленное право регресса против векселедателя, индоссантов и гарантов.

Раздел 2. Предъявление к оплате

Статья 52

1) Предъявление переводного векселя к оплате является необходимым в целях возложения ответственности по этому векселю на векселедателя, индоссанта или гаранта.

2) Предъявление простого векселя к оплате является необходимым в целях возложения ответственности по этому векселю на индоссанта или на его гаранта.

3) Предъявление к оплате не является необходимым для возложения ответственности на акцептанта.

Статья 53

Вексель предъявляется к оплате надлежащим образом, если он предъявляется в соответствии со следующими правилами:

a) держатель векселя должен предъявить вексель к оплате плательщику, акцептанту или векселедателю, в зависимости от конкретных обстоятельств;

b) если переводный вексель выписан на двух или более плательщиков или акцептован ими или если простой вексель подписан двумя или более векселедателями, будет достаточным предъявить вексель одному из них; если конкретно указано место платежа, то предъявление должно быть совершено в этом месте;

c) если плательщик, акцептант или векселедатель умерли и не указано конкретное место платежа, то предъявление должно быть совершено лицу или органу, которые по применяемому праву уполномочены распоряжаться его имуществом;

d) вексель, который не подлежит оплате по требованию, должен быть предъявлен к оплате в тот день, в который он подлежит оплате или в один из двух последующих рабочих дней;

e) вексель, который подлежит оплате по требованию, должен быть предъявлен к оплате в течение одного года после указанной даты, а если вексель является недатированным,— в течение одного года после его выдачи;

f) вексель должен быть предъявлен к оплате:

i) в месте платежа, указанном на векселе; или

ii) если не указано место платежа — по адресу плательщика, акцептанта или векселедателя, указанному на векселе; или

iii) если не указано место платежа и адрес плательщика, акцептанта или векселедателя — в основном месте нахождения предприятия или проживания плательщика, акцептанта или векселедателя.

Статья 54

1) Задержка в предъявлении к оплате оправдывается, если эта задержка вызвана обстоятельствами, выходящими за пределы возможностей держателя. Если причины, вызывающие задержку, прекращают свое действие, предъявление должно быть совершено срочно [в течение... дней].

2) Предъявление к оплате не обязательно:

a) если векселедатель или индоссант, или гарант прямо или подразумеваемо отказались от предъявления; такой отказ возлагает обязательство только на сторону, которая его совершила;

b) если вексель не подлежит оплате по требованию и причины задержки предъявления продолжают действовать по истечении тридцати дней после наступления срока платежа по векселю;

c) если вексель подлежит оплате по требованию и причины задержки по-прежнему действуют по истечении тридцати дней после срока предъявления к оплате;

d) если плательщик или акцептант переводного векселя или векселедатель простого векселя после его выдачи является стороной в судебном разбирательстве о неплатежеспособности в той стране, где должно быть совершено предъявление;

e) в отношении векселя, если вексель был опротестован в случае отказа в платеже или акцепте;

f) в отношении векселедателя, если плательщик или акцептант не связаны обязательством между ним и векселедателем оплатить вексель, и векселедатель не имеет оснований полагать, что вексель будет оплачен в случае предъявления.

Статья 55

1) Если переводный вексель не предъявлен к платежу надлежащим образом, то векселедатель, индоссанты и их гаранты не несут ответственности по векселю.

2) Если простой вексель не предъявлен к платежу надлежащим образом, то индоссанты и их гаранты не несут ответственности по векселю.

Статья 56

1) Отказ в платеже по векселю имеет место

a) если в платеже отказано после надлежащего предъявления, или если держатель не может получить платежа, на который он имеет право по настоящему Закону;

b) если предъявление векселя к платежу не обязательно в соответствии со статьей 54 (2) и вексель просрочен или не оплачен.

2) Если имеет место отказ в платеже по переводному векселю, держатель может в соответствии с положениями статьи 57 осуществить право регресса против векселедателя, индоссантов и гарантов.

3) Если имеет место отказ в платеже по простому векселю, держатель может в соответствии с положениями статьи 57 осуществить право регресса против индоссантов и их гарантов.

Раздел 3. Регресс

Статья 57

В случае отказа в акцепте или платеже по переводному векселю или в случае отказа в платеже по простому векселю, держатель может осуществить свое право регресса только после надлежащего опротестования векселя в неакцепте или неплатеже в соответствии с положениями статей 58—61.

Статья 58

1) Протест может быть совершен посредством письменного заявления на векселе с подписью и датой, проставленными плательщиком, акцептантом или векселедателем, или, в случае если вексель домицилирован с указанием лица, которое должно произвести платеж, этим указанным лицом; это заявление считается как отказ в акцепте или платеже.

2) Протест совершается путем удостоверенного протеста, как указано в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, в следующих случаях:

a) если заявление, указанное в пункте 1 настоящей статьи, не принимается или не может быть получено; или

b) если вексель предусматривает удостоверенный протест; или

c) если держатель не совершает протеста посредством заявления, указанного в пункте 1 настоящей статьи.

3) Удостоверенным протестом является заявление об отказе в платеже или акцепте, совершенное, подписанное и датированное лицом, уполномоченным на удостоверение отказа в акцепте или платеже по оборотному документу на основании закона того места, где было отказано в акцепте или платеже по переводному векселю или в платеже по простому векселю. В заявлении указывается:

a) лицо, по требованию которого опротестовывается вексель;

b) место и время совершения протеста; и

c) основание или причина опротестования векселя, предъявленное требование и данный ответ,

если таковые имеются, или тот факт, что плательщика, акцептанта или векселедателя невозможно найти.

4) Удостоверенный протест может быть совершен:

a) на самом векселе; или

b) в качестве отдельного документа, в этом случае в нем должен быть ясно идентифицирован вексель, которому отказано в платеже или акцепте.

Статья 59

1) Протест в неакцепте или неплатеже переводного векселя должен быть совершен в день, когда имел место отказ от акцепта или платежа по векселю, либо в один из двух следующих за ним рабочих дней.

2) Протест в неплатеже простого векселя должен быть совершен в день, когда имел место отказ от платежа по векселю, либо в один из двух следующих за ним рабочих дней.

3) Удостоверенный протест должен быть совершен в месте, где был совершен отказ в акцепте или платеже по векселю.

Статья 60

1) Если переводный вексель, по которому должен быть совершен протест в неакцепте или неплатеже, не опротестован надлежащим образом, векселедатель, индоссанты и их гаранты не несут ответственности по векселю.

2) Если простой вексель, по которому должен быть совершен протест в неплатеже, не опротестован надлежащим образом, индоссанты и их гаранты не несут ответственности по векселю.

Статья 61

1) Задержка в совершении протеста по переводному векселю в неакцепте или неплатеже или по простому векселю в неплатеже допускается, если она вызвана обстоятельствами, выходящими за пределы возможностей держателя. Когда причина задержки прекращает свое действие, протест должен быть совершен в ближайшее время [в течение . . . дней].

2) Протест в неакцепте или неплатеже не обязателен:

a) если векселедатель, индоссант или гарант прямо или подразумеваемо отказался от протеста; такой отказ возлагает обязательства лишь на совершившую его сторону;

b) если причина задержки совершения протеста продолжает действовать спустя тридцать дней после наступления срока или если вексель подлежит оплате по предъявлении, причина задержки продолжает действовать спустя тридцать дней после истечения установленного срока предъявления векселя к платежу;

c) в отношении векселедателя, если i) векселедатель и плательщик является одним и тем же лицом; ii) векселедатель является лицом, которому вексель предъявлен к платежу; или iii) векселедатель совершает новый приказ о платеже; или iv) плательщик или акцептант не обязаны акцептовать вексель или уплатить по нему;

d) в отношении индоссанта, если индоссант является лицом, которому вексель предъявлен к платежу;

e) если предъявление к акцепту или платежу не обязательно в соответствии со статьями 49 и 54 (2).

Статья 63

Уведомление об отказе в акцепте или платеже может быть сделано письменно или устно и в любой формулировке, в которой идентифицируется вексель и содержится заявление о том, что в акцепте или платеже по нему отказано. Возвращение не принятого к акцепту или платежу векселя является достаточным уведомлением.

Статья 64

Уведомление об отказе в акцепте или платеже должно быть сделано в течение двух рабочих дней, следующих за:

a) днем совершения протеста или, если протест не обязателен, днем отказа, или

b) получением уведомления от другой стороны.

Статья 65

1) Задержка уведомления об отказе в акцепте или платеже допускается, если эта задержка вызвана обстоятельствами, выходящими за пределы возможностей держателя. Когда причина задержки прекращает свое действие, уведомление должно быть сделано с надлежащей заботливостью.

2) Уведомление об отказе не обязательно:

a) если векселедатель или индоссант, или гарант прямо или подразумеваемо отказался от совершения уведомления об отказе; такой отказ возлагает обязательства только на совершившую его сторону;

b) если причина задержки уведомления продолжает действовать спустя тридцать дней после последней даты, в которую должно быть сделано уведомление;

c) в отношении векселедателя, если векселедатель и плательщик являются одним и тем же лицом, или векселедатель является лицом, которому предъявлен вексель к акцепту или платежу, или если векселедатель совершает новый приказ о платеже, или если плательщик или акцептант не обязаны акцептовать вексель или уплатить по нему;

d) в отношении индоссанта, если индоссант является лицом, которому вексель предъявлен к платежу.

Статья 66

Непредоставление надлежащего уведомления об отказе в акцепте или платеже возлагает на держателя ответственность перед векселедателем, индоссантами и их гарантами за любые убытки, которые они могут понести в результате этого [при условии, что общая сумма убытков не превышает суммы векселя].

Статья 67

Держатель может получить возмещение от любой несущей ответственность стороны:

a) в срок платежа по векселю: сумму векселя;

b) по истечении срока платежа по векселю: сумму векселя, причитающийся процент в размере (. . .) процента годовых сверх официальной учетной ставки, действующей в месте платежа [в месте проживания или месте нахождения предприятия держателя], исчисленный на основе количества дней в году из расчета 365 дней, и учитывая расходы, связанные с осуществлением протеста и предоставлением уведомления;

c) до срока платежа по векселю: сумму векселя за вычетом причитающейся за период со дня совершения платежа до срока платежа по векселю суммы, исчисленной на основе официальной учетной ставки, действующей в день предъявления регрессивного иска в месте проживания или месте нахождения предприятия держателя.

Статья 68

Лицо, принимающее и оплачивающее вексель, может взыскать со сторон, несущих перед ним ответственность:

a) полную сумму, которую оно было обязано выплатить в соответствии со статьей 67;

b) причитающийся процент с этой суммы, исчисленный по наивысшей допустимой официальной ставке в месте платежа со дня, когда им был осуществлен платеж;

c) любые понесенные им расходы.

ЧАСТЬ ШЕСТАЯ. ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Раздел 1. Общее

Статья 69

1) Сторона в векселе освобождается от ответственности путем:

a) уплаты в соответствии со статьями 70—75 и 80;

b) отказа от права в соответствии со статьей 76;

c) повторного приобретения векселя предшествующей стороной в соответствии со статьей 77;

d) освобождения предшествующей стороны от ответственности в соответствии со статьей 78 (1);

e) отсутствия его согласия на акцепт с оговорками в соответствии со статьей 40 (2).

2) Сторона также освобождается от ответственности по векселю любым актом или соглашением, которые освободят его от ответственности за уплату денег по договору.

Раздел 2. Платеж

Статья 70

1) Сторона освобождается от ответственности по векселю, когда она уплачивает держателю или какой-либо последующей стороне сумму, предусмотренную в соответствии со статьями 67 или 68.

2) Сторона, получающая платеж по векселю в соответствии с пунктом 1, представляет подписанный вексель и любой удостоверенный протест лицу, платящему по векселю.

Статья 71

1) Держатель может получить частичный платеж от плательщика, акцептанта или векселедателя. В этом случае:

a) акцептант или векселедатель освобождается от своей ответственности по векселю в объеме выплаченной суммы; и

b) считается, что имеет место отказ в платеже в отношении неуплаченной суммы.

2) Плательщик, акцептант или векселедатель, производя частичную уплату, может потребовать, чтобы в векселе было отмечено о такой уплате и чтобы ему была выдана расписка об этом.

3) Если вексель был оплачен частично, сторона, которая платит невыплаченную сумму, освобождается от ответственности по нему, а получающее платеж лицо представляет стороне, производящей платеж, вексель с распиской и какой-либо удостоверенный протест.

Статья 72

1) Держатель может отказаться принять уплату в другом месте, а не в месте, где вексель был надлежащим образом представлен к оплате в соответствии со статьей 53 *f*.

[2) Если платеж тогда не был произведен в том месте, где вексель был надлежащим образом представлен к платежу в соответствии со статьей 53 *f*, то считается, что имел место отказ в платеже по векселю.]

Статья 73

1) Если в вексель было внесено существенное изменение в отношении его суммы, то любое лицо, которое оплачивает вексель в соответствии с таким изменением, не зная о нем, имеет право на возмещение суммы, на которую вексель был увеличен, за счет стороны, которая таким образом изменила вексель, или за счет любой последующей стороны, за исключением стороны, которая не знала об этом изменении во время передачи ею векселя.

2) В любом другом случае, когда изменение является существенным, как определено в статье 29 (2), любое лицо, которое оплачивает вексель в соответствии с таким изменением, не зная о нем, имеет право получить выплаченную им сумму от лица, которое изменило вексель, или от любой последующей стороны, за исключением стороны, которая не знала об изменении во время передачи векселя.

3) В том случае, когда подпись векселедателя была подделана, любое лицо, которое оплачивает вексель, не зная о подлоге, имеет право на возмещение выплаченной им суммы от лица, которое подделало подпись векселедателя, или от любой последующей за векселедателем стороны, за исключением стороны, которая не знала о подлоге во время передачи векселя.

Статья 74

(Вариант А)

1) *a)* Если вексель выписан в валюте, не имеющей хождения в стране платежа, то сумма его может быть выплачена в валюте этой страны.

b) Если сумма такого векселя уплачивается в валюте страны платежа, то подлежащая уплате сумма исчисляется по обменному курсу на день наступления срока платежа или, если это специально оговорено, по курсу, указанному в векселе.

2) Если такому векселю отказано в акцепте или платеже, то подлежащая уплате сумма выплачивается в валюте страны платежа. В этом случае держатель может по своему усмотрению потребовать от ответственной стороны, чтобы подлежащая уплате сумма была исчислена по обменному курсу на день отказа, либо на день наступления срока платежа, либо на день платежа.

3) Положения пунктов 1 и 2 не применяются в случае, когда векселедатель обусловил в векселе, что платеж должен быть совершен в определенной валюте.

Статья 74

(Вариант В)

1) Если вексель выписан в валюте, не имеющей хождения в стране платежа, то сумма его уплачивается в валюте, указанной в этом векселе.

2) *a)* Положение пункта 1 не применяется, когда векселедатель обусловил в векселе, что платеж должен быть совершен в валюте страны платежа. В этом случае подлежащая уплате сумма исчисляется по обменному курсу на день наступления срока платежа или, если это специально оговорено, по курсу, указанному в векселе.

b) Если векселю, содержащему такое условие, отказано в акцепте или платеже, держатель может по своему усмотрению потребовать от ответственной стороны, чтобы подлежащая уплате сумма была исчислена по обменному курсу на день отказа либо на день наступления срока платежа, либо на день платежа.

Статья 75

[1) Если сторона предлагает держателю платеж суммы, предусмотренной в соответствии со статьей 67 или 68, во время или после истечения срока платежа по векселю и держатель отказывается принять такой платеж, то:

a) сторона, предлагающая платеж, не несет ответственности за какие-либо проценты или расходы с того дня, когда было сделано предложение о платеже; и

b) любая сторона, имеющая право регресса против стороны, предлагающей платеж, не несет ответственности за такие проценты или расходы.

2) Положения пункта 1 *b* также применяются в том случае, если лицо, предлагающее платеж держателю, является плательщиком.]

Раздел 3. Отказ от права

Статья 76

1) Сторона освобождается от ответственности по векселю, если держатель, в срок платежа по векселю или после него, напишет на векселе безусловный отказ от своих прав по нему против такой стороны.

2) Такой отказ не затрагивает права на вексель стороны, которая таким образом отказалась от своих прав на него.

Раздел 4. Повторное приобретение векселя предшествующей стороной

Статья 77

Несущая ответственность сторона, которая становится держателем векселя на законном основании, освобождается от ответственности по нему перед любой стороной, которая имела право регресса против нее.

Раздел 5. Освобождение предшествующей стороны от ответственности

Статья 78

1) Когда какая-либо сторона освобождается от ответственности по векселю, любая сторона, имевшая право регресса против нее, также освобождается от ответственности.

2) Соглашение, не составляющее частичного или полного освобождения от ответственности, между держателем и стороной, ответственной по векселю, не затрагивает прав и ответственности других сторон.

ЧАСТЬ СЕДЬМАЯ. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

Статья 79

[Ожидается, что в данный Закон будет включена статья о сроках судебного разбирательства и о сроках исковой давности в отношении прав, возникающих по международным векселям. Подготовка такой статьи ставит трудные проблемы в связи с согласованием различных подходов разных правовых систем [1] и требует дальнейшего изучения. Ожидается, что предложения в отношении этой проблемы могут быть в надлежащее время представлены Рабочей группе.]

ЧАСТЬ ВОСЬМАЯ. УТРАЧЕННЫЕ ВЕКСЕЛЯ

Статья 80

1) Если вексель утрачен [в результате уничтожения, неправомерного задержания или по какой-либо иной причине], то при соблюдении положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи лицо, утратившее вексель, имеет такое же право на получение платежа, какое оно имело бы, обладая этим векселем.

2) *a)* Лицо, требующее платежа по утраченному векселю, должно в письменном виде надлежащим образом довести до сведения стороны, от которой оно требует уплаты,

i) тот факт, что при наличии векселя оно имело право на получение платежа;

ii) обстоятельства, препятствующие представлению векселя к оплате;

iii) содержание утраченного векселя.

b) Сторона, которой предъявляется требование об оплате утраченного векселя, может потребовать от лица, предъявляющего это требование, внести залог для возмещения любого ущерба, который она может понести в результате последующей оплаты утраченного векселя.

c) Характер и условия залога устанавливаются по соглашению между лицом, требующим платежа, и стороной, которой предъявляется это требование. При отсутствии такого соглашения характер и условия залога определяются судом.

d) Если залог не может быть внесен, суд может предложить стороне, которой предъявляется требование об уплате, передать на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению сумму утраченного векселя, а также всех процентов и расходов, которые могут быть потребованы в соответствии со статьями 67 и 68. Такой депозит будет рассматриваться в качестве платежа лицу, требующему уплаты по векселю.

Статья 81

1) Сторона, которая оплатила утраченный вексель и которой впоследствии этот вексель представляется к оплате другим лицом, уведомляет об этом представлении лицо, которому она оплатила утраченный вексель.

2) Такое уведомление производится в день представления векселя к оплате или в течение одного или двух последующих рабочих дней, и в нем должно быть указано имя лица, представившего вексель к оплате, и время и место этого представления.

3) Неуведомление возлагает на сторону, оплатившую утраченный вексель, ответственность за любой ущерб, который может из-за этого понести лицо, которому она оплатила утраченный вексель (при условии, что общая сумма возмещения за этот ущерб не должна превышать сумму векселя).

Статья 82

1) Сторона, оплатившая утраченный вексель и, следовательно, освободившаяся от ответственности по этому векселю, имеет право

a) в случае внесения залога возместить свои убытки; или

b) в случае передачи суммы векселя на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению потребовать возвращения депонированной суммы.

2) Если сумма векселя передана на хранение суду или другому компетентному государственному учреждению и в течение времени, указанного в статье 79, не затребована обратно в соответствии с пунктом 1 *b* настоящей статьи, лицо, в пользу которого была депонирована эта сумма, может обратиться к суду, вынесшему постановление о ее депонировании, с просьбой выплатить ему депонированную сумму. Суд удовлетворяет эту просьбу на таких условиях, которые он сочтет необходимыми.

Статья 83

Лицо, требующее оплаты утраченного векселя, надлежащим образом совершает протест в не-

---

[1] Доклад Рабочей группы по исковой давности в международной продаже товаров. A/CN.9/70/Add.1; комментарий к вводным предложениям в пункте 4.

платеже, используя копию утраченного векселя или письменный акт, в котором указаны элементы утраченного векселя, отвечающие требованиям статьи 1 (2) или 1 (3).

Статья 84

Лицо, получающее уплату по утраченному векселю в соответствии со статьей 80, направляет уплачивающему лицу подписанный им письменный акт, предусмотренный в статье 80 (2) *a iii*.

Статья 85

Сторона, оплатившая утраченный вексель в соответствии со статьей 80, при наличии должных доказательств такого платежа обладает такими же правами, которые она имела бы, имея в своем распоряжении этот вексель.

Статья 86

[*a*) Если вексель утрачен ремитентом или его индоссатором для инкассо в результате уничтожения, неправомерного задержания или по какой-либо иной причине, ремитент при наличии надлежащих доказательств того, что он или его индоссант для инкассо утратил вексель, имеет право потребовать от векселедателя выписать дубликат утраченного векселя. Векселедатель, выписав такой дубликат, может потребовать от ремитента внести залог для возмещения любых убытков, которые он может понести в результате последующей уплаты утраченного векселя.

b) Характер и условия залога устанавливаются по соглашению между векселедателем, выписывающим дубликат утраченного векселя, и ремитентом. При отсутствии такого соглашения характер и условия залога устанавливаются судом.

c) *i*) Выписывая дубликат утраченного векселя, векселедатель может написать на его лицевой стороне слово «дубликат» (или слова, имеющие аналогичный смысл).

ii) Если вексель обозначен как дубликат, он по настоящему Закону считается векселем при условии, что дубликат утраченного векселя не подлежит передаче, кроме как в целях инкассо.

d) Отказ векселедателя выписать дубликат утраченного векселя возлагает на векселедателя ответственность за любой ущерб, который от этого может понести ремитент (при условии, что общая сумма возмещения за ущерб не должна превышать сумму утраченного векселя).]

3. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Рабочая группа по международным оборотным документам	
Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.IV/WP.1
Проект Единообразного закона о международных переводных и простых векселях и комментарий: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/WG.IV/WP.2
Рассмотрение проекта Единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях: рабочий документ, подготовленный Секретариатом	A/CN.9/WG.IV/R.1
Проект доклада Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии	A/CN.9/WG.IV/CRP.1 and Add.1
Возражения против пользующегося правом на защиту держателя	A/CN.9/WG.IV/CRP.2
Банковские коммерческие кредиты	
Международные платежи: пересмотр унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов: записка Генерального секретаря	A/CN.9/L.23

III. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АРБИТРАЖ

1. Доклад Генерального секретаря:

Краткое изложение замечаний, представленных членами Комиссии, по предложениям Специального докладчика по международному коммерческому арбитражу (A/CN.9/79 *)

ВВЕДЕНИЕ

1. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на своей первой сессии включила в свою программу работы в качестве одного из первоочередных вопросов пункт о международном коммерческом арбитраже.

2. Комиссия на своей второй сессии назначила г-на Иона Нестора (Румыния) Специальным докладчиком по проблемам, касающимся применения и толкования существующих конвенций о международном коммерческом арбитраже, и по другим, связанным с этим проблемам [1]. Специальный докладчик представил свой окончательный доклад Комиссии на ее пятой сессии [2].

3. На пятой сессии Комиссия рассмотрела вышеупомянутый доклад и приняла следующее решение:

«Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

1. *просит* Генерального секретаря направить государствам — членам Комиссии предложения, сделанные Специальным докладчиком в его докладе, и предложить им представить Секретариату:

a) их замечания по предложениям, сделанным Специальным докладчиком, и

b) любые другие предложения и замечания, которые они, возможно, имеют в отношении унификации и гармонизации права международного коммерческого арбитража;

2. *также просит* Генерального секретаря представить Комиссии на ее шестой сессии доклад, суммирующий отзывы, предложения и замечания государств — членов Комиссии и содержащий предложения в отношении мер, которые Комиссия могла бы рассмотреть в отношении унификации норм в области международного коммерческого арбитража».

4. Во исполнение просьбы, содержащейся в пункте 1 вышеупомянутого решения, Генеральный секретарь в вербальной ноте от 23 июня 1972 года информировал государства — члены Комиссии о предложениях, сделанных Специальным докладчиком в его докладе, и предложил им направить свои замечания и предложения по этим предложениям путем ответа на вопросник, приложенный к вербальной ноте.

5. Ответы на этот вопросник были получены от следующих членов Комиссии: Австралия, Арабская Республика Египет, Бельгия, Венгрия, Польша, Румыния, СССР, Тунис, Франция и Япония.

6. В части I доклада содержатся предложения Специального докладчика, относящиеся к нему вопросы в вопроснике, упомянутом в пункте 4, выше, и краткое изложение ответов на вопросы, включая замечания, предложения и пожелания, содержащиеся в них.

7. В части II доклада выдвигаются предложения Генерального секретаря в отношении дальнейшей работы в деле унификации, как было запрошено в пункте 1 вышеупомянутого решения.

I. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПРЕДЛОЖЕНИЯМ СПЕЦИАЛЬНОГО ДОКЛАДЧИКА

Содействие ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций 1958 года

8. **Предложение А:**

ЮНСИТРАЛ должна рекомендовать государствам, которые еще не сделали этого, ратифицировать Конвенцию Организации Объединенных Наций 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений или присоединиться к ней.

9. *Вопрос 1: Должна ли ЮНСИТРАЛ выработать какую-либо рекомендацию в отношении ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций 1958 года?*

---

* 9 марта 1973 года.

[1] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать четвертая сессия, Дополнение № 18* (A/7618), пункт 112; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, II, A.

[2] Документ A/CN.9/64; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, III.

10. Все страны, которые ответили на вопросник, согласились с этим предложением.

11. *Вопрос 2: Если да, то какой должна быть форма рекомендации, с тем чтобы сделать ее как можно более эффективной?*

12. Были внесены следующие предложения:

Бельгия: Генеральному секретарю следует обратить внимание заинтересованных государств на преимущества, предоставляемые Конвенцией.

Франция: Рекомендация Генеральной Ассамблеи.

Венгрия: Генеральный секретарь должен информировать соответствующие государства о тех преимуществах, которые дает присоединение к Конвенции для оказания содействия международной торговле.

Польша: Резолюция Генеральной Ассамблеи, по меньшей мере, резолюция Комиссии, одобренная Генеральной Ассамблеей.

Румыния: Резолюция Генеральной Ассамблеи.

Тунис: Резолюция ЮНСИТРАЛ.

СССР: Обращение Организации Объединенных Наций.

Содействие ратификации Европейской конвенции 1961 года

13. Предложение B:

ЮНСИТРАЛ должна рекомендовать государствам, которые еще не сделали этого, ратифицировать Европейскую конвенцию 1961 года о международном торговом арбитраже или присоединиться к ней.

14. *Вопрос 3: Должна ли ЮНСИТРАЛ выработать какую-либо рекомендацию в отношении ратификации Европейской конвенции 1961 года?*

15. Бельгия, Египет, Франция, Венгрия, Польша и СССР поддержали предложение Специального докладчика. Австралия заявила о том, что на данной стадии не следует вырабатывать какой бы то ни было рекомендации в отношении ратификации Европейской конвенции 1961 года, в то время как Япония внесла предложение о том, что ЮНСИТРАЛ следует рассмотреть это предложение только в том случае, если она придет к выводу о невозможности проведения унификации правил международного торгового арбитража.

16. *Вопрос 4: Если да, то какой должна быть форма этой рекомендации, с тем чтобы сделать ее как можно более эффективной?*

17. Ответ Бельгии, Франции, Венгрии и Польши был аналогичен ответу на вопрос 3, приведенный в пункте 14, выше. Румыния внесла предложение о том, чтобы такая рекомендация содержалась в резолюции Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Европы. По мнению СССР, такая рекомендация должна быть сформулирована либо самостоятельно ЮНСИТРАЛ, либо в сотрудничестве с другими органами Организации Объединенных Наций, такими как Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Европы.

Учреждение исследовательской группы по унификации арбитражных правил

18. Предложение C:

ЮНСИТРАЛ должна учредить исследовательскую группу или рабочую группу, которая либо самостоятельно, либо в сотрудничестве с представителями заинтересованных арбитражных центров рассмотрит:

1. Вопрос о желательности разработки образцового арбитражного регламента, содержащего основные положения, которые арбитражные органы могли бы включить в свои правила, и

2. Вопрос о целесообразности унификации и упрощения внутригосударственных правил по арбитражу, регулирующих исполнение арбитражных решений, с целью ограничения судебного контроля за исполнением арбитражных решений, и уменьшения средств защиты от приказов на принудительное исполнение. По мнению Специального докладчика, эта цель может быть наилучшим образом достигнута путем разработки единообразных или образцовых норм, применимых к спорам, возникающим в международной торговле, которые содержали бы некоторые основные нормы по таким вопросам, как форма заключения арбитражного соглашения и его последствия, принципы создания арбитражного суда, возможность выбора иностранного арбитра, окончательный характер арбитражных решений и возможность выбора между арбитражным разбирательством, основанным на нормах права, и арбитражным разбирательством, основанным на принципах справедливости.

19. *Вопрос 5: Должна ли ЮНСИТРАЛ включать в свою программу работы разработку образцовых арбитражных правил для выполнения предложения C?*

20. Австралия, Бельгия, Венгрия, Япония, Польша, Румыния и Тунис дали положительный ответ на этот вопрос. По мнению СССР, Комиссия должна включить в свою рабочую программу не разработку образцовых арбитражных правил, а рассмотрение желательности подобной работы. Франция возражала против этого предложения и предложила, чтобы в соответствии с резолюцией 708 (XXVII) Экономического и Социального Совета эта задача по подготовке арбитражных правил выполнялась на региональной основе.

21. В своих ответах Австралия и СССР подчеркнули необходимость сотрудничества с существующими арбитражными органами в осуществлении работы, указанной выше. Бельгия отметила, что, учитывая национальные законодательства, применимые к арбитражу, образцовые ар-

битражные правила должны иметь характер только рекомендованного текста для факультативного использования лицами, обращающимися к арбитражному суду.

22. *Вопрос 6: Следует ли ЮНСИТРАЛ включать в свою рабочую программу рассмотрение целесообразности унификации и упрощения национальных арбитражных правил, как предлагается в предложении С?*

23. Австралия, Египет, Венгрия, Япония, Польша, Румыния и Тунис дали положительный ответ на этот вопрос; Бельгия и Франция дали отрицательный ответ. По мнению СССР, проблемы, которых касается предложение С, могут быть в значительной мере решены путем расширения числа государств — участников конвенций 1958 и 1961 годов, упомянутых в пунктах 8 и 13, выше.

24. Австралия предложила, чтобы исследование целесообразности включало в себя рассмотрение существующих единообразных законов, с тем чтобы установить, применимы ли они для стран, для которых они были выработаны, и если нет, то почему. В то же время отмечалось, что любое ограничение судебного контроля, как это предложено Специальным докладчиком, может вызвать возражение стран общего права. Как было отмечено в ответе, в этих странах общим принципом является то, что арбитр должен выносить решение в соответствии с правовыми нормами, и вследствие этого если будет осуществляться контроль со стороны суда, то арбитр будет вынужден представить любой правовой вопрос суду; более того, принципом государственной политики этих стран является то, что юрисдикция суда не может подменяться арбитражными положениями.

25. Возражая против этого предложения, Франция заявила, что согласование национальных правил арбитража не может быть достигнуто на международном уровне, и отметила, что попытки согласования, даже на региональном уровне, были зачастую безуспешными. В этой связи Франция сослалась на задержку в ратификации Европейской конвенции, содержащей единообразные нормы арбитража, которая была разработана Европейским советом в 1966 году. Бельгия также отметила, что вышеупомянутая Конвенция была подписана только двумя государствами и ратифицирована только одним.

26. *Вопрос 7: Если ответ на вопрос 5 или 6 будет положительным, и если считается, что заинтересованные арбитражные органы должны сотрудничать в этой работе, то какой из этих органов в стране или в регионе ответчика должен быть приглашен для сотрудничества?*

27. По этому вопросу была представлена следующая информация:

Австралия: Австралийская торговая палата

Комитет по торговой практике Австралийского совета Международной палаты торговли

Центр ЭКАДВ по международному торговому арбитражу

Бельгия: Бельгийский центр по изучению практики национального и международного арбитража (СЕПАНИ)

Венгрия: Президиум арбитражного суда, учрежденный при Венгерской торговой палате

Польша: Польская внешнеторговая палата

Румыния: Румынская торговая палата

СССР: Торгово-промышленная палата.

Содействие сотрудничеству арбитражных органов и других заинтересованных организаций

28. **Предложение D:**

ЮНСИТРАЛ следует предложить правительствам и правительственным и неправительственным организациям оказывать поддержку и содействие делу организации и более систематического сотрудничества, устанавливаемого как на двусторонней, так и на многосторонней основе, в целях содействия сбалансированному использованию арбитражных органов как в развивающихся, так и в развитых странах, в торговле, существующей между странами, принадлежащими к различным экономическим системам. Что касается регионов, где не существует арбитражных организаций, или регионов, где существующие организации недостаточно развиты, то Организация Объединенных Наций должна оказать техническую и материальную помощь, необходимую для создания или укрепления подобных организаций.

29. *Вопрос 8: Должна ли ЮНСИТРАЛ ставить перед собой задачу, предложенную Специальным докладчиком, по содействию делу достижения единообразия арбитражных процедур?*

30. Все страны, давшие ответ на этот вопросник, за исключением Франции, дали на этот вопрос положительный ответ. Польша, хотя и согласилась с положением относительно того, что Комиссия должна поставить перед собой задачу по содействию делу достижения соответствия арбитражных процедур, выразила мнение, что «ЮНСИТРАЛ должна быть защитником и координатором, но при этом необходимо немедленно вовлечь в эту работу заинтересованные организации». СССР отметил, что развитие сотрудничества среди арбитражных организаций может содействовать более широкому использованию арбитражного суда при решении споров, возникающих в международной торговле.

31. Франция выдвинула возражение против этого предложения в силу того, что ЮНСИТРАЛ, по всей вероятности, не является наиболее подходящим органом для содействия делу достижения соответствия в арбитражных процедурах. Сами арбитражные органы должны осущест-

влять сотрудничество и поощрять его. ЮНСИТРАЛ может рекомендовать этим органам учитывать и проводить в жизнь резолюцию, включенную в Заключительный акт Конференции Организации Объединенных Наций по международному торговому арбитражу[3] и резолюцию Экономического и Социального Совета, о которой говорится в пункте 20, выше.

32. *Вопрос 9: Если ответ на вопрос 8 положительный, то является ли развитие сотрудничества между арбитражными организациями надлежащим средством для обеспечения более сбалансированного использования арбитража?*

33. Кроме Франции, ответ которой упоминается в пункте 31, выше, все страны дали положительный ответ на этот вопрос. Венгрия отметила, что сотрудничество между арбитражными центрами может быть значительно укреплено путем обмена информацией и опытом.

34. *Вопрос 10: Имеется ли в стране или регионе ответчика арбитражный центр или какая-либо другая организация, занимающаяся вопросами международного торгового арбитража, чье сотрудничество было бы полезным для достижения вышеуказанной цели? Если да, то какая это организация?*

35. Были получены следующие ответы:

Австралия: Центр ЭКАДВ по международному торговому арбитражу

Бельгия: Бельгийский центр по изучению практики национального и международного арбитража (СЕПАНИ)

Франция: Международная торговая палата

Венгрия: Президиум арбитражного суда, учрежденный при Венгерской торговой палате

Япония: Японская ассоциация по торговому арбитражу

Польша: Польская внешнеторговая палата

Румыния: Румынская торговая палата

СССР: Торгово-промышленная палата.

36. *Вопрос (11): Если такой организации не существует, то будет ли полезным создать такую организацию? Если да, то на каком уровне следует создать такую организацию: национальном или региональном?*

37. Египет заявил, что у него нет арбитражного центра, занимающегося вопросами международного торгового арбитража.

38. *Вопрос 12: Какую помощь может оказать ЮНСИТРАЛ правительствам, заинтересованным в создании новых арбитражных центров или укреплении существующих центров, если такое укрепление необходимо?*

39. Австралия высказала мнение, что ЮНСИТРАЛ сможет, по-видимому, оказать по-

---

[3] В резолюции говорится:

«*Конференция,*

полагая, что, кроме только что заключенной Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, которая будет способствовать увеличению эффективности арбитража при разрешении частноправовых споров, должны быть приняты дополнительные меры в этой области,

рассмотрев обстоятельный обзор и анализ возможных мер для увеличения эффективности арбитража при разрешении частно-правовых споров, составленный Генеральным секретарем (документ E/CONF.26/6),

уделив особенное внимание сделанным в нем предложениям относительно возможных способов, при помощи которых правительственные и другие организации могут практически содействовать более эффективному использованию арбитража,

выражает следующие мнения относительно главных вопросов, рассматриваемых в записке Генерального секретаря:

1. Конференция находит, что более широкое распространение сведений об арбитражных законах, практике и аппарате будет значительно способствовать прогрессу в области торгового арбитража; она признает, что работа в этой области уже была проделана заинтересованными организациями, и выражает пожелание, чтобы эти организации продолжали свою деятельность в этом отношении, поскольку они ее еще не закончили, уделяя особенное внимание согласованию своих усилий;

2. Она согласна с тем, что желательно поощрять, когда это необходимо, создание нового аппарата для арбитража и улучшение существующего аппарата, особенно в некоторых географических районах и отраслях промышленности; она также полагает, что полезная работа могла бы быть выполнена в этой области соответствующими правительственными и другими организациями, которые занимаются вопросами арбитража, с уделением при этом надлежащего внимания необходимости избегать дублирования в работе и сосредоточиваться на тех мерах, которые приносят наибольшую практическую пользу для соответствующих географических районов и отраслей торговли;

3. Она признает ценность технической помощи при развитии эффективного арбитражного законодательства и арбитражных учреждений и полагает, что заинтересованные правительства и другие организации озаботятся предоставлением такой помощи в пределах имеющихся средств тем, кто в ней нуждается;

4. Она признает, что результаты работы региональных исследовательских групп, семинаров или рабочих групп могут при надлежащих условиях быть плодотворными; она полагает, что следует рассмотреть вопрос о желательности созыва таких совещаний для соответствующих региональных комиссий Организации Объединенных Наций и других учреждений, но находит важным, чтобы такие мероприятия осуществлялись при внимательном учете необходимости избегать дублирования и обеспечивать экономное использование работы и ресурсов;

5. Она считает, что большее единообразие внутренних законов об арбитраже способствовало бы эффективности арбитража при разрешении частно-правовых споров, отмечает работу, уже выполненную в этой области различными существующими организациями, и предлагает, чтобы в порядке дополнения работы указанных учреждений надлежащее внимание уделялось определению подходящего объекта для образцовых арбитражных законов и другим надлежащим мерам поощрения и развития такого законодательства;

выражает пожелание, чтобы Организация Объединенных Наций через посредство своих надлежащих органов предприняла такие шаги, какие она считает нужными, с целью поощрения дальнейшего изучения мер для увеличения эффективности арбитража при разрешении частно-правовых споров при помощи аппарата существующих региональных учреждений и неправительственных организаций и при помощи таких других учреждений, которые могут быть созданы в будущем;

полагает, что любые подобные шаги должны предприниматься таким образом, чтобы обеспечивать надлежащую координацию работы, устранение дублирования и должное соблюдение требований бюджета;

просит Генерального секретаря представить эту резолюцию на рассмотрение надлежащих органов Организации Объединенных Наций».

мощь путем предоставления консультаций по вопросу о создании таких органов, а также обеспечения информации об операциях, процедурах и предыдущем опыте аналогичных центров в других странах. Франция высказала мнение о том, что, помимо важной роли, которую должны играть экономические комиссии в этой области, Организация Объединенных Наций должна предоставить техническую помощь и материал заинтересованным странам и обеспечить решение вышеуказанной задачи путем распространения документации, организации семинаров для арбитров и предоставления стипендий в крупных арбитражных центрах. Далее она отметила, что Международная торговая палата также может оказать помощь заинтересованным странам путем создания большего числа национальных комитетов и предоставления помощи со стороны своего международного секретариата. Предоставление технической помощи со стороны Организации Объединенных Наций также было предложено Бельгией и Румынией. Румыния далее предложила, чтобы Комиссия и Организация Объединенных Наций в целом рекомендовали правительствам поощрять регулярное и систематическое сотрудничество между существующими арбитражными центрами и создавать новые арбитражные центры в тех странах, где таких центров не имеется.

Создание Международной организации по торговому арбитражу

40. **Предложение Е:**

ЮНСИТРАЛ должна поощрять и поддерживать создание неправительственными организациями Международной организации по торговому арбитражу. Основная цель такой организации будет состоять в обеспечении в глобальном масштабе сотрудничества между организациями, заинтересованными в международном торговом арбитраже; ее задачи будут включать создание условий для такого сотрудничества, создание центра документации и информации, издание международного сборника, подготовку проектов законов по международному торговому арбитражу для представления ЮНСИТРАЛ, организацию конгрессов и симпозиумов и стандартизацию правил процедуры постоянных арбитражных центров. Организация не будет иметь исполнительной власти в отношении своих организаций-членов и не будет вмешиваться в двустороннее или региональное многостороннее сотрудничество.

41. *Вопрос 13: Должна ли ЮНСИТРАЛ принять меры по обеспечению сотрудничества между арбитражными организациями?*

42. Австралия, Бельгия, Египет, Венгрия, Япония, Польша и Румыния дали положительный ответ на этот вопрос. Франция высказала мнение о том, что деятельность Комиссии должна быть ограничена поощрением сотрудничества между арбитражными организациями. СССР заявил, что в принципе предложение об изучении различных методов обеспечения сотрудничества между арбитражными организациями заслуживает внимания.

43. *Вопрос 14: Если ответ на вопрос 13 является положительным, то будет ли создание Международной организации по торговому арбитражу неправительственными организациями надлежащим средством для достижения этой цели?*

44. Египет, Венгрия, Румыния и Тунис дали положительные ответы на этот вопрос. Австралия также согласилась в принципе с идеей создания Международной организации по торговому арбитражу на том условии, что, прежде чем занять окончательную позицию, она рассмотрит вопросы финансирования такой организации и выяснит, следует ли предоставить ей правительственный, неправительственный или тот и другой статус.

45. Польша высказала мнение о том, что соответствующим организациям следует оказать содействие в создании Международной организации по торговому арбитражу. СССР указал, что на четвертом Международном конгрессе по арбитражу, который состоялся в Москве в октябре 1972 года, был создан международный организационный комитет по подготовке к Пятому конгрессу; этот комитет получил инструкции подготовить, среди прочего, доклад о наиболее эффективных формах сотрудничества между арбитражными организациями и другими организациями, занимающимися вопросами арбитража, в отношении обмена информацией и знаниями о развитии международного торгового арбитража[4].

46. Бельгия выступила против создания Международной организации по торговому арбитражу. По мнению Франции, Комиссия не должна заниматься непосредственной организацией или оказывать содействие созданию всемирной организации. Однако, если такая международная организация будет создана, то она должна быть неправительственной организацией подобно уже существующим организациям, которые будут участвовать в ее создании и деятельности.

47. *Вопрос 15: Если на вопрос 14 следует утвердительный ответ, то должны ли функции такой организации соответствовать функциям, изложенным в предложении Е, или эта организация должна иметь другие функции?*

48. Египет, Венгрия, Польша и Тунис согласились с тем, что эта международная организация должна иметь функции, предложенные Специальным докладчиком в предложении Е, изложенном в пункте 40, выше. Румыния выразила мнение, что функции организации должны сводиться к функциям, о которых говорится выше, лишь в начале ее деятельности; позднее она должна

[4] В этой связи отмечается, что секретариат Конгресса с согласия Секретариата ЮНСИТРАЛ распространил доклад Специального докладчика среди участников Конгресса. Специальный докладчик представил доклад Конгрессу.

выполнять задачи, которые участвующие неправительственные организации могут возложить на нее, исходя из накопленного ими за это время опыта. Как явствует из замечаний, с которыми выступила Австралия, функции, предложенные Специальным докладчиком, представляются правильными, но требуют дальнейшего рассмотрения. По мнению Франции, эта международная организация могла бы действовать в качестве постоянного центра документации и информации.

49. *Вопрос 16: Если создание международной организации не представляется наиболее подходящим средством обеспечения сотрудничества между арбитражными центрами, то следует ли рассмотреть некоторые другие средства или методы подхода?*

50. Бельгия предложила, чтобы конгрессы по арбитражу (см. замечания СССР в пункте 45, выше) проводились под эгидой ЮНСИТРАЛ, а решения, принятые на этих конгрессах, представлялись в Комиссию. Франция указала, что проблемы, которые поднял Специальный докладчик в своем докладе, вызваны разногласиями и недостатками, имеющими место в некоторых районах в отношении международного арбитража. По мнению Франции, эти разногласия и недостатки могут быть лучше всего рассмотрены на уровне региональных экономических комиссий и других региональных организаций. Румыния предложила, чтобы ЮНСИТРАЛ рассмотрела вопрос о том, может ли она сама выполнить некоторые задачи, возлагаемые на международную организацию.

Публикация арбитражных решений

51. **Предложение F:**

Организации Объединенных Наций следует приступить к изданию сборника наиболее важных арбитражных решений в области международной торговли.

52. *Вопрос 17: Должна ли Организация Объединенных Наций публиковать арбитражные решения в области международной торговли?*

53. Египет, Венгрия, Польша, Румыния и Тунис дали положительные ответы на этот вопрос. Франция выразила мнение, что публикация арбитражных решений Организацией Объединенных Наций или предлагаемой всемирной организацией была бы желательной. Бельгия и Япония также согласились с тем, что Организации Объединенных Наций следует публиковать арбитражные решения в области международной торговли только в тех случаях, когда заинтересованные стороны не возражают против такой публикации. СССР предложил, чтобы вопрос о публикации арбитражных решений был рассмотрен с учетом ответов на вопросы, содержащиеся в пунктах 29, 30, 33 и 34, выше. Австралия заметила, что она будет иметь возможность выразить свою окончательную точку зрения лишь после решения следующих проблем: *a)* кто будет оплачивать эту публикацию и *b)* каким образом эти решения будут поступать в Организацию Объединенных Наций.

54. *Вопрос 18: Если на вопрос 17 следует утвердительный ответ, то может ли правительство государства, выступающего в роли ответчика, предоставлять текст таких решений, вынесенных в его стране, или принимать меры для предоставления этих текстов в Организацию Объединенных Наций?*

55. Бельгия согласилась представлять решения, вынесенные при посредничестве СЕПАНИ (Бельгийский центр по изучению практики национального и международного арбитража). Франция заявила, что она сможет представлять тексты только для тех решений, которые были вынесены французскими судами при рассмотрении апелляций на арбитражные решения, а также тексты тех арбитражных решений, которые специальные арбитражные суды пожелают передать ей. Венгрия указала, что арбитражный суд при Торговой палате Венгрии готов представлять Организации Объединенных Наций обзоры публикуемых решений. Румыния выразила согласие с тем, что арбитражные решения должны передаваться в Организацию Объединенных Наций.

Вопросы, касающиеся других направлений деятельности ЮНСИТРАЛ в области международного торгового арбитража

56. *Вопрос 19: Есть ли другие меры, не указанные в предложениях Специального докладчика, которые следует принять ЮНСИТРАЛ в целях унификации и согласования норм международного торгового арбитража?*

Вопрос 20: Какие другие предложения и замечания имеются у правительства Его Величества в отношении унификации и согласования норм права в этой области?

57. Бельгия выразила мнение, что Организации Объединенных Наций следует принять все соответствующие меры по оказанию помощи в вопросах международного арбитража, но не следует готовить новые международные акты. Франция также придерживалась мнения, что уже имеется достаточное количество международных актов в этой области и что, таким образом, не представляется желательным, во всяком случае в настоящее время, предлагать дальнейшую подготовку таких документов. Кроме того, Франция выразила мнение о том, что в результате создания специальных арбитражных органов изменился первоначальный договорный характер арбитража и свободный выбор арбитров; поэтому следует рассмотреть вопрос о том, не будет ли более целесообразной задачей для ЮНСИТРАЛ поощрять использование и укреплять роль национальных судов в урегулировании международных коммерческих споров. Румыния предложила обсудить возможности и целесообразность дальнейшего расширения географической сферы

действия Европейской конвенции 1961 года о международном торговом арбитраже.

II. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

58. Как видно из части I настоящего доклада, все предложения Специального докладчика были поддержаны большинством государств, ответивших на анкету, о которой говорится в пункте 4, выше. Однако Комиссия может пожелать рассмотреть, потребует ли попытка одновременного осуществления всех предложений Специального докладчика такого объема подготовительной и основной работы Комиссии и ее Секретариата, который не сможет быть выполнен из-за других первоочередных пунктов повестки дня Комиссии. Поэтому Комиссия может пожелать рассмотреть, какие предложения должны быть осуществлены в настоящее время.

59. Одним из предложений Специального докладчика, которое Комиссия может пожелать рассмотреть на данном этапе, является поощрение Конвенции Организации Объединенных Наций 1958 года о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (предложение А). Следует напомнить (пункт 10, выше), что это предложение было поддержано всеми государствами, ответившими на анкету.

60. В этой связи Комиссия может пожелать напомнить, что во исполнение ее решения, принятого на первой сессии[5], Генеральный секретарь в своей памятной записке обратил внимание государств — членов Организации Объединенных Наций на Конвенцию Организации Объединенных Наций 1958 года и предложил этим государствам рассмотреть возможность присоединения к этой Конвенции. Следовательно, рекомендация Генерального секретаря присоединиться к этой Конвенции, как это предлагается некоторыми государствами, была бы лишь повторением этого предыдущего шага. Ввиду положительного влияния, которое более широкое признание Конвенции 1958 года может оказать на унификацию права международного торгового арбитража, Комиссия может пожелать предложить Генеральной Ассамблее принять на ее следующей сессии резолюцию, рекомендующую, чтобы государства, которые еще не ратифицировали Конвенцию Организации Объединенных Наций 1958 года или не присоединились к ней, сделали это.

61. Специальный докладчик также предложил поощрять Европейскую конвенцию 1961 года о международном торговом арбитраже (предложение В). В своих ответах все государства этого региона поддержали это предложение (пункт 13, выше). Вызывает сомнение, что процедура, предложенная в отношении Конвенции Организации Объединенных Наций 1958 года, также подойдет для содействия присоединению к Европейской конвенции 1961 года. Эта Конвенция была разработана под эгидой Экономической комиссии для Европы; страны, которые могут присоединиться к ней, являются членами этой Экономической комиссии, а также государствами, которые были приняты в Комиссию с правом совещательного голоса или могут принимать участие в определенных видах ее деятельности.

62. Таким образом, представляется более приемлемым предложить Экономической комиссии для Европы рекомендовать государствам, которые могут присоединиться к Европейской конвенции 1961 года о международном торговом арбитраже, сделать это путем ратификации этой Конвенции или присоединения к ней или предпринять любые другие соответствующие шаги в этом направлении.

63. Специальный докладчик в предложении С (пункт 18, выше) предложил, чтобы Комиссия создала исследовательскую (или рабочую) группу для рассмотрения вопроса о желательности разработки образцового арбитражного регламента, который арбитражные органы включили бы в свои правила процедуры. В своей анкете Генеральный секретарь предложил членам Комиссии высказать свое мнение о возможности включения подготовки такого регламента в программу работы Комиссии. Как об этом говорится в пункте 20, выше, все страны, за исключением двух, согласились с этим предложением, одна страна поддержала предложение Специального докладчика о рассмотрении желательности такого регламента, в то время как другие предложили, чтобы задача по разработке образцового регламента была поручена региональным экономическим комиссиям.

64. В этой связи уместно упомянуть, что существует два арбитражных регламента, разработанных региональными экономическими комиссиями: Европейский арбитражный регламент, подготовленный Экономической комиссией для Европы в 1966 году, и регламент ЭКАДВ, подготовленный Экономической комиссией для Азии и Дальнего Востока в 1966 году. Ни один из этих образцовых регламентов не был направлен на то, чтобы заменить или быть включенным в правила процедуры существующих арбитражных органов; напротив, они были разработаны для использования при разбирательстве специальных арбитражных дел, если стороны выбирали такую процедуру[6].

65. Учитывая опыт, приобретенный в отношении вышеупомянутых региональных образцовых регламентов, Комиссия может пожелать рассмотреть вопрос о том, не будет ли разработка арбитражного регламента для всемирного использования в специальных арбитражах наибо-

[5] *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать третья сессия, Дополнение № 16* (A/7216), пункт 33, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, I, A.

[6] Можно отметить, что торговые соглашения между США и СССР и между США и Польшей (1972 г.) предусматривают, что споры между сторонами контракта должны решаться арбитражем на основе Европейского регламента.

лее приемлемым методом осуществления предложения С.1 Специального докладчика. Представляется, что такой регламент мог бы немедленно использоваться, если бы стороны выбирали такую процедуру в специальном арбитраже. Кроме того, такой образцовый регламент для специального арбитража мог бы оказаться полезным, если бы было решено на последующем этапе уделить дальнейшее внимание согласованию правил процедуры существующих арбитражных органов. Таким образом, подобный образцовый регламент мог бы даже до его принятия существующими арбитражными органами способствовать унификации торгового арбитража не только в тех районах, где образцовый регламент и соответствующие арбитражные органы уже существуют, но и в других странах и районах, а также в межрегиональной торговле.

66. Если Комиссия согласится с соображениями, изложенными в пункте 65, выше, она может пожелать обратиться к Генеральному секретарю с просьбой подготовить — после консультаций с экономическими комиссиями Организации Объединенных Наций и существующими международными арбитражными органами, а также рассмотрев надлежащим образом Европейский арбитражный регламент или арбитражный регламент ЭКАДВ,— проект образцового арбитражного регламента для использования его по желанию в международной торговле. По завершении подготовки такого проекта Комиссия может пожелать рассмотреть вопрос о создании рабочей группы по международному торговому арбитражу для рассмотрения этого проекта и вынесения своих рекомендаций Комиссии.

67. Разработка образцового регламента для всемирного использования, как это предлагается в пунктах 65 и 66, выше, может также способствовать осуществлению другого предложения Специального докладчика о том, чтобы Комиссия поощряла равномерное использование арбитражных возможностей как в развитых, так и в развивающихся странах и в торговле между странами с различными экономическими системами (см. предложение D в пункте 28, выше). Такой образцовый регламент, подобный Европейскому регламенту и регламенту ЭКАДВ, по всей вероятности, включал бы положения (в отсутствие соглашения между сторонами) об арбитражном разбирательстве и назначении арбитров с уделением должного внимания использованию существующих властей, назначающих арбитров, и международных арбитражных органов, занимающихся спорами, возникающими в международной торговле. Можно ожидать, что применение этого регламента, подготовленного для всемирного использования, повлечет за собой более равномерное использование арбитров из различных районов мира и может способствовать более равномерному использованию существующих арбитражных возможностей.

68. С учетом соображений, изложенных в пункте 58, выше, Комиссия может пожелать рассмотреть на следующей сессии вопрос о том, какую дальнейшую работу она должна проделать в этой области.

2. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Международный коммерческий арбитраж: предложение Редакционной группы	A/CN.9/IV/CRP.2

IV. МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии (Женева, 25 сентября — 6 октября 1972 года) (A/CN.9/74) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—9
I. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА	10—37
A. Введение	10—13
B. Единственные утвердительные правила об ответственности перевозчика	14—22
C. «Каталог исключений»	23—25
D. Унифицированное правило о бремени доказывания	26—27
E. Редакционная группа	28
F. Рассмотрение доклада Редакционной группы	29—37
II. ОГОВОРКИ ОБ АРБИТРАЖЕ	38—52
A. Введение	38—40
B. Рассмотрение оговорок об арбитраже на четвертой сессии	41—46
C. Редакционная группа	47
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	48—52
III. БУДУЩАЯ РАБОТА	53—58

* 12 октября 1972 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок была образована Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) на ее второй сессии, состоявшейся в марте 1969 года. На четвертой сессии Комиссии Рабочая группа была расширена, и в настоящее время в ее состав входят следующие 21 член: 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 третьей сессии (31 января — 11 февраля 1972 г.) рассмотрела следующие вопросы: I. Период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществления, во время разгрузки и после ее осуществления); II. Ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; III. Оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо определенным судом; IV. Подход к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком [1]. В конце третьей сессии Рабочая группа отметила, что она не смогла принять окончательного решения по некоторым вопросам, переданным ей на рассмотрение на этой сессии, и что было бы желательно провести специальную сессию для завершения работы по остающимся вопросам, уделив первоочередное внимание основному вопросу об ответственности перевозчика [2]. ЮНСИТРАЛ на своей пятой сессии

[1] Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, проходившей в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV).

[2] Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункт 72.

(10 апреля — 5 мая 1972 г.) обратилась к Генеральному секретарю с просьбой созвать специальную сессию Рабочей группы в Женеве на двухнедельный период, по возможности осенью 1972 года, для завершения ее работы по вопросам, рассмотрение которых не было закончено на третьей сессии[3].

3. Соответственно Рабочая группа провела свою четвертую (специальную) сессию в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года.

4. На этой сессии были представлены 20 членов Рабочей группы[4]. На сессии также присутствовали наблюдатели от Мексики и следующих межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию; Межправительственной морской консультативной организации, Международного института унификации частного права (МИУЧП), Международной торговой палаты, Международной палаты по судоходству, Международного союза морского страхования, Международного морского комитета.

5. Рабочая группа избрала путем аккламации следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Хосе Доминго Рей (Аргентина)

Заместитель председателя: г-н Станислав Сухоржевский (Польша)

Докладчик: г-н Мохсен Шафик (Египет).

6. Рабочей группе были представлены следующие документы:

a) предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/WP.8);

b) подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком — рабочий документ Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.6);

c) оговорки об арбитраже — рабочий документ Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.7);

d) международное законодательство в области морских перевозок — доклад Рабочей группы о работе ее третьей сессии (31 января — 11 февраля 1972 г.) (A/CN.9/63)*;

e) ответственность морских перевозчиков за груз; коносаменты — доклад Генерального секретаря (A/CN.9/63/Add.1) **;

f) ответы, полученные на вопросник о коносаментах, и исследования, представленные правительствами на рассмотрение Рабочей группы (A/CN.9/WG.III/NP.4/Add.1/Vols.I—III).

7. Рабочая группа приняла следующую повестку дня:

1. Открытие сессии

2. Выборы должностных лиц

3. Утверждение повестки дня

4. Рассмотрение основных вопросов, отобранных на третьей сессии Рабочей группы для их рассмотрения на специальной сессии

5. Будущая работа

6. Утверждение доклада.

8. Рабочая группа пользовалась в качестве рабочих документов следующими рабочими документами, которые приложены к настоящему докладу:

Приложение I. Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком — рабочий документ, составленный Секретариатом (A/CN.9/WG.III/WP.6) ***; и

Приложение II. Оговорки об арбитраже в коносаментах — рабочий документ, составленный Секретариатом (A/CN.9/WG.III/WP.7) ****.

9. Рабочая группа приняла решения по следующим вопросам: I. Основные правила, определяющие ответственность перевозчика; II. Оговорки об арбитраже; III. Будущая работа.

I. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

A. Введение

10. В резолюции ЮНСИТРАЛ, определяющей вопросы, которые должны быть рассмотрены Рабочей группой, содержалось заключение, что рассмотрение правил и практики, касающейся коносаментов:

«должно в основном иметь целью устранение имеющихся неясностей и двусмысленностей и установление сбалансированного распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком с соответствующими положениями о бремени доказывания, в особенности должны быть пересмотрены и расширены, среди прочих, следующие разделы: . . .

b) схема распределения обязанностей и ответственности и права и иммунитеты, предусмотренные в статьях III и IV Конвенции, с поправками к ней, содержащимися в Протоколе, и их взаимодействие, включая изъятие или из-

[3] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717) (далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее пятой сессии (1972 г.), пункт 51, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A.

[4] Все члены Рабочей группы были представлены на сессии, за исключением Заира.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

** Там же, приложение.

*** Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 2, ниже.

**** Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 3, ниже.

менение некоторых исключений, касающихся ответственности перевозчика;

c) бремя доказывания...»[5].

11. В соответствии с программой работы, установленной Рабочей группой, Генеральному секретарю была направлена просьба подготовить доклад, включающий анализ «альтернативных подходов к основополагающим решениям, которые должны быть приняты для достижения целей... с уделением особого внимания сбалансированному распределению рисков между грузовладельцем и перевозчиком...»[6]. Затребованный анализ был изложен в докладе Генерального секретаря, который был рассмотрен Рабочей группой на ее третьей сессии[7].

12. Рабочая группа на третьей сессии рассмотрела альтернативные подходы к достижению целей, изложенных в резолюции ЮНСИТРАЛ (см. выше, пункт 10). Дискуссии о различных соображениях кратко изложены в докладе сессии[8]. Доклад заканчивается следующим образом:

«70. В заключении 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, освобождающих 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.

71. Отмечалось, что многие представители имели оговорки или сомнения относительно некоторых из 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».

13. Поэтому на данной сессии Рабочей группы дальнейшему рассмотрению этого вопроса было уделено первоочередное внимание. В рабочем документе, подготовленном Секретариатом для облегчения такого рассмотрения[9], предлагались тексты, основанные на структуре Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) и на подходе, используемом в конвенциях, регулирующих международные перевозки грузов воздушным путем, по железным дорогам и по шоссейным дорогам[10].

B. Единственные утвердительные правила об ответственности перевозчика

14. Рабочая группа сравнила подход Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) с подходом других конвенций, регулирующих международную перевозку грузов в отношении изложения ответственности перевозчика.

15. В составленном Секретариатом рабочем документе[11] было отмечено, что Брюссельская конвенция касается, в частности, различных аспектов обязанностей перевозчика. Так, например, в статье 3 (1) говорится, что перевозчик обязан проявлять надлежащую осмотрительность, с тем чтобы *a)* привести судно в мореходное состояние; *b)* надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно и *c)* приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, все части судна, в которых перевозятся грузы. Согласно статье 3 (1), эти обязательства возлагаются на перевозчика «перед рейсом и в начале его».

---

[5] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.) [далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.)], *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 18* (A/8417), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A. В резолюции ЮНСИТРАЛ при определении области работы цитировалась резолюция, принятая в 1970 году Рабочей группой ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. Под «Конвенцией» в резолюции подразумевается Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Лига Наций, *Сборник договоров*, том CXX, стр. 157, № 2764, воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3), часто называемая Брюссельской конвенцией 1924 года. Основные положения часто называются Гаагскими правилами.

[6] Данная программа работы была одобрена Комиссией на ее четвертой сессии: ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.), пункт 22, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A.

[7] Доклад Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты», A/CN.9/63/Add.1 (далее называется Доклад Генерального секретаря. Первые три части доклада Генерального секретаря посвящены первым трем темам, рассмотренным Рабочей группой на третьей сессии, как они перечислены выше, в пункте 2. Часть четвертая «Подходы к принятию основополагающих решений, касающихся распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком» содержится в пунктах 150—269 доклада (A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение).

[8] Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63, пункт 58—71).

[9] Рабочий документ [A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6] приводится в качестве приложения I к данному докладу и воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 2, ниже.

[10] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок (Варшавская конвенция); Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза (СИМ); и Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Соответствующие положения этих конвенций обсуждаются в пунктах 215—235 Доклада Генерального секретаря.

[11] A/CN.9/WG.III/WP.6, пункты 6—11.

Поэтому считается, что ответственность перевозчика в соответствии с этим положением (например, в отношении приведения судна в мореходное состояние) не распространяется на весь рейс. Статья 3 (2) устанавливает более общее правило, согласно которому перевозчик должен действовать надлежащим и тщательным образом при погрузке и укладке груза и должен выполнять обусловленные обязанности в отношении груза, но из этого обязательства делается ряд исключений, указанных в статье 4. Так, например, статья 4 (2) *a* освобождает перевозчика от ответственности за небрежность или ошибку капитана или других агентов и служащих перевозчика «в судовождении или управлении судном»; статья 4 (2) *b* освобождает перевозчика от ответственности за ошибки некоторых его агентов или служащих в случае потери груза или нанесенного ему ущерба или повреждения в результате пожара [12].

16. Некоторые представители отмечали также, что в отличие от Брюссельской конвенции другие конвенции, регулирующие международные перевозки товаров, устанавливают ответственность перевозчика в более утвердительных и единообразных выражениях. В отношении положения в статье 3 (1) было отмечено, что обязанность перевозчика привести судно в мореходное состояние распространяется на весь рейс.

17. Некоторые члены Рабочей группы высказали мнение о необходимости проявлять осторожность при внесении каких-либо изменений в структуру и характер Брюссельской конвенции. Эти положения воплотили в себе богатый опыт и толкования, от которых не следует отказываться.

18. Некоторые члены высказали также мнение, что исключения, упомянутые выше, в статье 4 (2) *a* и *b*, являются, по крайней мере частично, оправданными. Содержащееся в статье 4 (2) *a* исключение относительно ошибки агентов или служащих перевозчика в «судовождении» является целесообразным ввиду особых проблем морских перевозок и чрезмерного ущерба, который может явиться результатом столкновения в море. Некоторые из этих представителей отметили, однако, что они не согласны с сохранением исключения в статье 4 (2) *a*, касающегося ответственности за ошибки в «управлении судном», поскольку это исключение было причиной нечеткости и споров в отношении обязанностей перевозчика, касающихся должной заботы о грузе. Однако отмечалось, что в любом случае необходимо сохранить исключение, касающееся навигационных ошибок [13]. В поддержку этого мнения отмечалось, что юридическая ответственность за действия агентов перевозчика основывается на ошибке в выборе агента. Однако морские перевозчики не могут свободно выбирать служащих, и в ходе рейса перевозчик не имеет контроля над навигационными действиями капитана, лоцмана и команды. Отмечалось также, что изложенные в Брюссельской конвенции юридические последствия навигационных ошибок являются четкими и ясными. С другой стороны, возложение на перевозчика ответственности за ошибки в случае столкновения, кораблекрушения, посадки на мель или затопления может привести к длительному или дорогостоящему судебному процессу. Таким образом, перевозчику все еще необходима защита в виде страхования груза, а для грузоотправителя подобная двойная защита увеличит общую стоимость перевозки грузов. Один представитель подчеркнул, что результатом опущения этих исключений может быть фактическое упразднение общего аварийного положения, то есть очень давно установленной практики. Кроме того, перевозчик будет давать менее охотно гарантии спасателям в отношении претензий на груз. Поэтому существует опасность того, что при некоторых обстоятельствах спасательные операции могут не предприниматься в тех случаях, в которых теперь они происходили бы. Другой представитель выразил сомнение в существовании какой-либо связи между предлагаемыми правилами ответственности и действием общего аварийного положения и спасательными операциями.

19. Некоторые члены подчеркивали также значение сохранения исключения в статье 2 *b*, которое освобождает перевозчика от ответственности за ошибки некоторых его агентов или служащих в случае потери груза или ущерба в результате пожара. Отмечалось, что причиной пожара на судне часто является груз, который может быть подвержен произвольному самовоспламенению; во многих случаях причину пожара установить невозможно.

20. Отмечалось также, что возложение на перевозчика ответственности за ошибки в отношении судовождения или пожара существенно увеличит расходы перевозчика, что приведет к увеличению фрахтовых ставок, которое полностью не уравновесится сокращением расходов грузоотправителя по страхованию груза. Некоторые представители выразили мысль, что страхование сконцентрированных рисков на практике может быть в конечном счете более дорогим, чем в случае, если риски распределяются между бо́льшим числом страховщиков груза [14]. С другой стороны, некоторые представители отметили, что

[12] Снятие ответственности с некоторых агентов или служащих вытекает из содержащегося в статье 4 (2) *b* предложения: «Срок действий или вины перевозчика» (см. Доклад Генерального секретаря, пункты 163—166, и рабочий документ [A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6], пункт 8.

[13] Одно из предложений [A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.9] касалось включения следующего текста: «В случае кораблекрушения, посадки на мель или столкновения перевозчик не несет ответственности, если несчастный случай является следствием ошибки или небрежности капитана [члена] команды или лоцмана при управлении судном».

[14] Один из представителей заявил, что после тщательного изучения вопроса в его стране предполагается, что фрахтовые ставки увеличатся на 1—2 процента, в то время как страховые премии в связи с грузами понизятся на 5—10 процентов; как общее правило, первые в два раза превышают последние, и потому конечный результат предлагаемых изменений выразится в увеличении стоимости для грузоотправителей на 0,5—1 процент фрахтовой ставки.

страхование сконцентрированных рисков поведет к снижению стоимости страхования.

21. Один из членов Рабочей группы, высказывавшийся вообще за правило о презумпции ошибки, указал, что на основании проведенных в его стране исследований можно считать, что опущение исключений в связи с навигационными ошибками и пожаром поведет в значительной мере к перенесению рисков со страховщиков груза на страховщиков от ответственности, возможно в такой степени, что выплаты страховщиков от ответственности по искам в связи с грузами могут удвоиться. Значительность такого перераспределения между обеими группами страховщиков затрудняет оценку его экономических последствий, но опасность увеличения общей стоимости страхования нельзя полностью игнорировать, и этот вопрос может потребовать дальнейшего рассмотрения.

22. Большинство членов Рабочей группы высказали мнение, что морские перевозчики должны нести ответственность за потери или убытки в связи с грузом, являющиеся результатом ошибки перевозчика или его агентов и служащих. Исключения из принципа, устанавливаемые в Брюссельской конвенции 1924 года, отвечали условиям морских перевозок в прошлом, условиям, которые более не существуют ввиду улучшений конструкции судов, приемов судовождения и средств связи. По мнению этих членов Рабочей группы, Брюссельская конвенция 1924 года сохраняет нормы, которые были разработаны морскими перевозчиками в их собственных интересах и от которых грузоотправители не имели возможности отказываться. Обращалось также внимание на высокую стоимость страхования груза, являющуюся результатом ограниченной ответственности морских перевозчиков; отмечалось, что эта стоимость затрудняет доступ товаров на мировые рынки. Было выражено сомнение относительно предположения о том, что увеличение ответственности перевозчика за утерю или ущерб, нанесенный грузу, повысит общую стоимость перевозки. В этой связи напоминалось о том, что аналогичные опасения выражались в связи с увеличением ответственности воздушных перевозчиков; однако эти опасения не подтвердились. В этой связи отмечалось, что методы распределения рисков путем страхования тщательно разработаны и что страховое дело является конкурентоспособным. Таким образом, морские перевозки и страхователи грузоотправителей и груза могли бы приспособиться к изменениям правил, регулирующих ответственность перевозчика.

C. «Каталог исключений»

23. Были также рассмотрены пункты *c—p* статьи 4 (2) — так называемый «каталог исключений». В этой связи отмечалось, что эти 14 пунктов представляют собой попытку определить обстоятельства, в которых перевозчик не будет считаться совершившим ошибки и которые, таким образом, не будут создавать последствий, не зависимых от общего принципа, согласно которому за ошибки несет ответственность лишь один перевозчик.

24. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что эта попытка является неудовлетворительной, поскольку оказалось невозможным полностью или точно описать обстоятельства, составляющие ошибку или отсутствие ошибки в многочисленных ситуациях, возникающих в связи с морскими перевозками; таким образом, эти исключения создавали неопределенность и приводили к судебным процессам.

25. Общую поддержку получило предложение об изъятии «каталога исключений», возможно, кроме пункта 1: «Спасение или попытки спасения жизней или имущества на море». Отмечалось, что принцип пункта 1 можно рассмотреть на следующей сессии Рабочей группы в связи с «отклонением», о котором говорится в статье 4 (4), которая также касается спасания или попытки спасания жизней или имущества на море.

D. Унифицированное правило о бремени доказывания

26. В докладе Генерального секретаря, рассмотренном Рабочей группой на третьей сессии, анализируются правила Брюссельской конвенции о бремени доказывания и соответствующих нормах прецедентного права[15]. Отмечалось также, что Брюссельская конвенция касалась конкретно вопросов бремени доказывания лишь в нескольких ограниченных положениях и что суды принимали коллизирующие решения в отношении многих положений Конвенции. Внимание обращалось также на проблемы, возникающие в том случае, когда ошибка перевозчика имеет место наряду с некоторыми другими причинами, вызвавшими потери или убытки. Правила о бремени доказывания в таких случаях часто являются причиной споров и неопределенности; высказывалось мнение о необходимости разработки единой нормы, касающейся этой проблемы[16]. Как уже было отмечено (см. выше пункт 12), большинство представителей на третьей сессии стояли за «упрощение и унификацию норм, касающихся бремени доказывания»[17].

27. На текущей сессии всеобщую поддержку получило предложение об осуществлении указанной выше цели. Отмечалось, что перевозчик, как правило, находится в лучшем по сравнению с грузоотправителем положении в том, что касается осведомленности об обстоятельствах, приведших к потерям и убыткам в связи с товара-

---

[15] Доклад Генерального секретаря, пункты 167—177, 236—237 и 256—269.

[16] Доклад Генерального секретаря, пункты 167—171 и 267 и рабочий документ Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.6), пункты 12—18.

[17] Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункт 70, цитируемый в настоящем тексте выше, в пункте 12. Общее заявление относительно оговорок и сомнений в отношении достигнутых на третьей сессии выводов также цитируется выше, в пункте 12.

ми, и представления соответствующих доказательств, и что поэтому он должен нести бремя доказывания того, что потери были результатом других обстоятельств, а не его собственной ошибки или небрежности. С другой стороны, отмечалось, что в определенных обстоятельствах перевозчику трудно установить причину утери груза и что это касается, в частности, случаев, когда потери являются результатом пожара (см. выше, пункт 19).

E. Редакционная группа

28. Рабочая группа пришла к выводу, что вышеизложенные прения представляют собой достаточную основу для соглашения о создании редакционной группы для подготовки текста, в котором содержались бы правила об ответственности перевозчика и о бремени доказывания на объединенной и утвердительной основе. В соответствии с этим была создана Редакционная группа [18], которая после рассмотрения указанного вопроса представила следующий доклад:

ЧАСТЬ I ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

1. В ходе прений в Рабочей группе поддерживалось мнение, что статьи 3 и 4 Брюссельской конвенции 1924 года, в которой рассматривается основной вопрос об ответственности перевозчика, следует пересмотреть, с тем чтобы включить в них утвердительное правило об ответственности, основанной на вине, и единое правило о бремени доказывания. Настоящим Редакционная группа предлагает юридические тексты для выполнения этих целей и достижения компромиссного текста.

2. Большинство членов Редакционной группы выразили мнение, что не следует ограничивать эти основные принципы и что поэтому все конкретные исключения, содержащиеся в статье 4 (2), должны быть изъяты. С другой стороны, некоторые члены придерживались мнения, что некоторая часть содержания или все содержание статей 4 (2) *a* и *b* следует сохранить. В целях достижения соглашения по компромиссному тексту, который был бы общеприемлемым, Редакционная группа разработала предлагаемый ниже текст, в котором устанавливаются утвердительные общие правила об ответственности, основанной на вине, и излагается единое правило бремени доказывания, с учетом оговорки в отношении утраты или ущерба в результате пожара [см. ниже, пункт 3 (2)].

3. Исходя из вышеуказанного, Редакционная группа рекомендует предоставить Рабочей группе следующий текст:

«1) Перевозчик отвечает за потерю и повреждение перевозимых товаров, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в период нахождения товаров в ведении перевозчика в соответствии с определением, содержащимся в статье [ ], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий.

2) В случае пожара перевозчик несет ответственность при условии, что истец докажет, что пожар возник в результате ошибки или упущения со стороны перевозчика, его служащих или агентов.

3) В тех случаях, когда при наличии ошибки или упущения со стороны перевозчика, его служащих или агентов имеет место и другая причина, которая может привести к утрате или нанесению ущерба, перевозчик несет ответственность лишь за ту часть утери или ущерба, которая вызвана такой ошибкой или упущением, при условии, что на перевозчике лежит бремя доказывания в отношении объема утраты или ущерба, возникших не по его вине».

4. Редакционная группа рекомендует вышеуказанный текст в качестве компромисса между различными мнениями по вопросу ответственности перевозчика.

5. Текст, подготовленный Редакционной группой, должен заменить статьи 3 (1) и 3 (2) и статьи 4 (1) и 4 (2) Брюссельской конвенции от 1924 года.

6. Далее Редакционная группа рекомендует, чтобы вопрос о «спасении жизни и собственности на море или попытке спасти жизнь и собственность на море» [статья 4 (2) (1)] был рассмотрен на сессии в феврале 1973 года в связи с рассмотрением вопроса об «отклонении» согласно статье 4 (4), которая, в частности, также касается «спасения жизни и собственности на море или попытки спасти жизнь и собственность на море».

F. Рассмотрение доклада Редакционной группы

29. При внесении на рассмотрение вышеприведенного доклада Редакционной группы было указано, что предложенное положение было разработано Редакционной группой в духе компромисса. Было отмечено, что некоторые члены предпочитали текст, в котором не содержалось бы никаких исключений из общего правила в пункте 1, в то время как другие члены предпочитали, чтобы в текст были включены конкретные исключения из ответственности перевозчика как в случае пожара, так и навигационной ошибки. Несмотря на эти различные мнения, члены Редакционной группы в целях достижения общего соглашения договорились рекомендовать компромиссный текст, приведенный в настоящем до-

[18] Редакционная группа была составлена из представителей Аргентины, Египта, Индии, Испании, Нигерии, Норвегии, Танзании, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала своим Председателем г-на Э. Хр. Селвига (Норвегия).

кладе. В этот текст не включено исключение в отношении навигационной ошибки, но в пункте 2 излагается особое правило в отношении бремени доказывания в случае пожара.

30. Также отмечалось, что, хотя могут возникнуть вопросы в отношении некоторых положений этого предложения, текст, представленный Редакционной группой, является значительным упрощением и существенно разъясняет сложное и двусмысленное положение Брюссельской конвенции. Поэтому Редакционная группа придерживалась мнения, что нежелательно сохранить примеры освобождения от ответственности в «каталоге исключений» (сравни пункты 23 и 24). Кроме того, Рабочая группа считала, что общее правило, основывающееся на презумпции ошибки, делает излишним перечисление наиболее важных обязанностей перевозчика в статье 3(1) и (2) Конвенции, так как в соответствии с общим правилом перевозчик должен будет выполнять все свои обязанности с надлежащей тщательностью согласно договору перевозки.

31. Несколько членов Рабочей группы выразили свое неудовлетворение по поводу правила, содержащегося в пункте 2, в котором в случае пожара на грузоотправителя возлагается бремя доказывания вины перевозчика. Было отмечено, что перевозчик находится в лучшем положении, чем грузоотправитель, в отношении представления доказательств о причине пожара, возникшего в ходе перевозки, и принятия мер в этой связи и что грузоотправителю было бы настолько трудно обосновать свою позицию, что рекомендуемое положение фактически равносильно исключению, изложенному в статье 4 (2) *b* Брюссельской конвенции.

32. Один из представителей заявил, что, хотя в духе компромисса он мог бы согласиться на специальное положение, в котором говорится о бремени доказывания в случае пожара, бремя, возложенное на грузоотправителя, должно быть облегчено в отношении некоторых условий, которые известны лишь перевозчику. Следовательно, следует рассмотреть вопрос о замене пункта 2 следующим текстом:

> «Однако, если утрата или ущерб вызваны пожаром, перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что судно располагало неадекватными средствами для его предотвращения и что при возникновении пожара он, его агенты и служащие приняли все разумно необходимые меры для предотвращения пожара и сокращения его последствий, если только истец не докажет наличия вины или упущения со стороны перевозчика, его агентов и служащих».

Другой представитель заявил, что, хотя он и поддерживает этот компромиссный текст, в случае составления другого текста он предпочтет вышеупомянутое предложение.

33. Некоторые представители отметили, что утрата в результате пожара или взрыва ставит особые проблемы, которые заслуживают специального рассмотрения; причиной пожара в ходе перевозки на море обычно является груз, который может самовоспламениться. Кроме того, перевозчику трудно установить точную причину пожара.

34. Некоторые представители заявили, что предложение об исключении в случае навигационной ошибки следует принять. Другие заявили, что они возражают против такого исключения, и согласились с особым положением пункта 2, в котором говорится о бремени доказывания в случае пожара как части общего компромисса по общему вопросу об особых исключениях в пользу перевозчика. Если исключение в отношении навигационной ошибки будет включено, то они не смогут поддержать компромиссное положение в отношении бремени доказывания в случае пожара.

35. Другой представитель выступил против положения пункта 3, в котором говорится о параллельных причинах утраты или ущерба. Заключительная оговорка представляет трудности ввиду того, что о бремени перевозчика говорится в негативных выражениях и что вообще она возлагает на перевозчика тяжелое бремя доказывания объема потери или ущерба, которые не вызваны по его вине.

36. Большинство членов Рабочей группы высказались в поддержку существа компромиссного текста об ответственности перевозчика, который был разработан Редакционной группой.

37. В этой связи было отмечено, что Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть конкретные аспекты компромиссного текста в свете дальнейших фактов, которые могут стать известными в отношении практических последствий предложенных правил, их последствий для общих аварийных и спасательных операций и взаимосвязи между этими положениями и будущими решениями Рабочей группы в отношении меры ограничения ответственности.

II. ОГОВОРКИ ОБ АРБИТРАЖЕ

A. Введение

38. В резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии, среди вопросов, подлежащих рассмотрению Рабочей группой, упоминается юрисдикция [19]. В докладе Генерального секретаря (A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНИСТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, приложение) в соответствии с программой работы, определенной Рабочей группой, содержится раздел «Оговорки о коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо избранным судом»; Рабочая группа обсудила вопрос о выборе юриди-

[19] ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 год), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, *A*.

ческих оговорок о суде (пункты 75—126) и оговорки об арбитраже (пункты 127—148).

39. Рабочая группа на своей третьей сессии рассмотрела альтернативные подходы в отношении добавления к Брюссельской конвенции 1924 года (Гаагские правила) положений *a*) о выборе места проведения юридического и арбитражного разбирательства и *b*) об обеспечении того, чтобы Гаагские правила всегда применялись в ходе подобных разбирательств. Рабочая группа утвердила предварительный проект оговорок о выборе суда[20], в соответствии с которым истцу, возбуждающему дело, предоставляется право некоторого выбора в отношении места возбуждения иска, даже если в коносамент включена оговорка, указывающая место, где иск может быть возбужден. С другой стороны, иск после его предъявления может рассматриваться в любом месте, оговоренном соглашением между сторонами.

40. Рабочая группа на своей третьей сессии обсудила также вопрос об оговорках об арбитраже (Доклад, пункты 50—57). Были рассмотрены предложения, изложенные в докладе Генерального секретаря, и предложения, внесенные членами Рабочей группы во время сессии. В рамках самой Рабочей группы была оказана общая поддержка предложению о включении в Гаагские правила положения относительно возможного места арбитража и в отношении обеспечения того, чтобы в ходе арбитражного разбирательства всегда применялись Гаагские правила. Однако ввиду ограниченности времени на третьей сессии не представилось возможным полностью изучить этот вопрос, и Рабочая группа постановила отложить его окончательное решение до настоящей сессии (Доклад, пункт 57).

B. Рассмотрение оговорок об арбитраже на четвертой сессии

41. В ходе текущей сессии Рабочая группа продолжила рассмотрение вопроса об арбитражных оговорках в коносаментах. В рабочем документе, подготовленном Секретариатом[21], содержится анализ альтернативных положений, состоящих из предложений, выдвинутых членами Рабочей группы на ее третьей сессии[22], и предложений, содержащихся в докладе Генерального секретаря (пункты 136, 141, 147).

42. Все шесть предложений, изложенных в Рабочем документе (обозначенные в нем как проекты предложений A—F), имели некоторые общие черты, но сильно расходились в отношении ряда важных аспектов этого вопроса. Общими характеристиками всех этих предложений было то, что *a*) в соответствии с каждым из них не будет ограничиваться право сторон после возникновения спора договариваться о выборе любого места арбитража и *b*) будет предусмотрено применение положений Конвенции ко всем арбитражным разбирательствам. Во всех проектах предложений, за исключением одного, содержится принцип действительности арбитражных оговорок в коносаментах. С другой стороны, вышеуказанные проекты предложений расходятся по вопросу о способе определения места арбитража; существуют серьезные расхождения в отношении степени, в которой коносамент способен определять место арбитража, и последствий определения места каким-либо арбитражным органом.

43. Рабочая группа обсудила различные подходы, содержащиеся в проектах предложений A—F. В качестве первоначального шага она согласилась с тем, что если возникает спор в рамках договора перевозки, то стороны по своему усмотрению договариваются об арбитраже этого спора и об определении места арбитражного разбирательства; подобные соглашения о разрешении текущих споров не будут иметь элементов договора присоединения, которые обычно характеризуют договоры перевозки. Рабочая группа также в целом согласилась с тем, что любое положение об арбитраже, которым может быть дополнена Конвенция, должно обеспечивать необходимость применения Конвенции во всех арбитражных разбирательствах.

44. Большинство представителей высказались за добавление в Конвенции положения, позволяющего включать арбитражные оговорки в коносаменты. Многие представители заявили, что поддержка ими включения такого положения в Конвенцию зависит от того, в какой степени истцу будет обеспечено удобное для него место для арбитражного разбирательства. Эти представители в целом поддержали подход, принятый Рабочей группой на ее третьей сессии в отношении оговорок о выборе суда; такой подход предусмотрен в проекте предложения E, содержащемся в рабочем документе Секретариата (пункт 20). Этот подход даст истцу право выбора места арбитража из ряда мест, предусмотренных в Конвенции, включая государства, на территории которых находятся порт погрузки и порт разгрузки. Однако, по мнению других представителей, могут возникнуть трудности, в особенности для государств, не имеющих выхода к морю, в том случае, если допустимые места арбитража будут ограничиваться государствами, где находятся порты погрузки и разгрузки.

45. Некоторые представители поддержали подход, принятый в проектах предложений A и B. Положение Конвенции, предусматривающее этот подход, позволит указать в коносаменте либо конкретное место проведения арбитражного разбирательства, либо арбитражный орган, который, в свою очередь, будет устанавливать место арбитража. Один из этих представителей заявил, что в контексте международной торговли не сле-

[20] Рабочая группа. Доклад о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 39, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV.

[21] A/CN.9/WG.III/WP.7. Рабочий документ приложен к настоящему докладу в качестве приложения 2.

[22] Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункты 54—56.

дует придавать чрезмерно большое значение элементу присоединения в договорах перевозки, поскольку в том, что касается линейных перевозок, проявляется тенденция к расширению консультаций между судовладельцами и грузовладельцами.

46. Некоторые другие представители говорили о своей первоначальной поддержке подхода, принятого в проекте предложения F. В соответствии с этим подходом арбитражное разбирательство будет допускаться лишь в тех случаях, когда после возникновения спора стороны соглашаются на арбитраж. В этом случае стороны могут выбрать любое место для арбитражного разбирательства. Эти представители указывали, что договор перевозки должен все же рассматриваться как договор присоединения; сторона, которая составляет договор, не должна иметь свободы навязывать грузоотправителю место арбитража, которое было бы в большинстве случаев неудобным для грузоотправителя или грузополучателя. По мнению этих представителей, этой серьезной проблемы можно было бы избежать в том случае, если возможность арбитража спора определялась бы на основе конкретного соглашения сторон при возникновении спора. В этой связи один из представителей указал, что при любом обсуждении, предусматривающем решение этой проблемы, должны приниматься во внимание интересы развивающихся стран, в частности интересы мелких отправителей штучных партий груза.

С. Редакционная группа

47. Все были согласны с тем, что, несмотря на расхождения во мнениях в отношении решения проблем, связанных с оговорками об арбитраже, существует достаточная основа для соглашения, оправдывающая передачу этого вопроса Редакционной группе. Редакционная группа, рассмотрев этот вопрос, представила приведенный ниже доклад.

ЧАСТЬ II ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОГОВОРКИ ОБ АРБИТРАЖЕ

1. Редакционная группа рассмотрела вопрос о добавлении к Брюссельской конвенции 1924 года положений об арбитражных оговорках. Члены Редакционной группы высказали по этому вопросу различные мнения. Однако в ходе прений удалось достигнуть общей договоренности, которая отражена в юридическом тексте, приведенном ниже, в пункте 2.

2. Редакционная группа рекомендует следующее положение относительно оговорок об арбитраже:

[ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ]

«1. При условии соблюдения правил настоящей статьи допускается любая оговорка или соглашение о передаче на арбитраж споров, возникающих из сделок по договору перевозки.

2) Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из следующих мест:

a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится

i) порт погрузки или порт разгрузки; или

ii) основное место деловой активности ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или

iii) место, в котором был заключен договор, при условии, что ответчик имеет там предприятие, отделение или контору, через которые был заключен договор, или

b) любое другое место, указанное в арбитражной оговорке или договоре.

3) Арбитр(ы) или арбитражный суд применяют правила настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются как входящие в состав любой арбитражной оговорки или соглашения, и любое условие такой оговорки или соглашения, которое не соответствует этой статье, не имеет юридической силы.

5) Ничто в настоящей статье не затрагивает действительности соглашения об арбитраже, заключенного сторонами после предъявления иска, возникшего из договора перевозки».

Замечания по пересмотру предложенного проекта

3. В связи с пунктом 2 рекомендованного проекта положений Редакционная группа обсудила вопрос о том, должно ли арбитражное разбирательство проводиться только в государствах, являющихся сторонами Конвенции. Согласно таким условиям, истец будет иметь возможность выбрать одно из мест, перечисленных в пункте 2, но только при условии, что это место находится в одном из государств, являющихся стороной Конвенции (договаривающиеся государства). Большинство членов Редакционной группы высказались за решение, предусматривающее проведение арбитражного разбирательства в договаривающемся государстве, но это условие должно вступить в силу лишь после того, как значительное число государств станет сторонами Конвенции. Формулировка, отражающая это мнение, была предложена одним из членов Редакционной группы. Она гласит:

«6) В настоящей статье «государство» означает «Договаривающееся государство» на дату, когда [ ] государств, в том числе [ ] государств, на каждое из которых приходится в общей сложности не менее [ ] тонн перевози-

мых грузов, станут сторонами настоящей Конвенции».

Редакционная группа одобряет приведенный выше текст по существу, но рекомендует рассмотреть на более позднем этапе вопрос о его конкретной формулировке и месте его включения в текст.

4. Редакционная группа отмечает, что пункт 2 предлагаемого проекта положений предусматривает, что истец при осуществлении своего права выбирает любое место из числа тех, которые перечислены в подпунктах *a* и *b*.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

48. Рабочая группа рассмотрела вышеприведенный доклад Редакционной группы. Доклад Редакционной группы, включая предлагаемый проект положений, был в целом одобрен большинством членов Рабочей группы.

49. Некоторые представители заявили, что они согласны с компромиссом, достигнутым в Рабочей группе, хотя они отдают предпочтение подходу, принятому в проекте предложения F, выше. В этой связи указанные представители высказали некоторые замечания. Было указано, что среди возможностей выбора, предусмотренных в пункте 2 проекта предложения, имеется одна, в соответствии с которой истец может выбирать место, которое может быть указано в коносаменте (пункт 2 *b*). Осуществление этого права выбора предоставляет истцу-перевозчику груза возможность выбрать место, указанное им в коносаменте, что может вынудить ответчика-владельца груза защищаться в таком месте, которое является для него неудобным. Некоторые представители резервировали свою позицию в отношении пункта 2 *b* предлагаемого проекта положений. Было также отмечено, что использование терминов «истец» и «ответчик» не является удачным в контексте арбитража, поскольку они могут применяться без различия и к перевозчику и к грузовладельцу. Возможно, целесообразно заменить их терминами, которые в большей степени соответствовали бы роли сторон в споре. Некоторые представители также отмечали, что «надлежащая законная процедура» должна соблюдаться как в процедуре арбитража, так и в выборе арбитров; арбитры или арбитражный орган не должны назначаться до возникновения обстоятельства, которое привело к возбуждению иска. Эти представители указали, что некоторые из затронутых вопросов относятся к области публичного порядка.

50. Однако другие представители напомнили Рабочей группе, что текст проекта положений об арбитражных оговорках был результатом трудного компромисса, достигнутого несмотря на первоначальное расхождение во мнениях. Было отмечено, что истцом обычно является владелец груза и что в пункте 2 предлагаемого проекта положений истцу предоставляется право выбора ряда мест, где может проходить процедура арбитража. К ним относятся места (например, государства порта погрузки и порта разгрузки), которые, как правило, удобны для владельцев груза и обеспечивают беспристрастность по отношению к обеим сторонам, поскольку они связаны с перевозкой грузов.

51. Было подчеркнуто, что указанное в коносаменте место является лишь одним из мест, которое истец может выбрать. Наличие всех возможностей выбора, предусмотренных в статье 2, обеспечивается пунктом 4 предлагаемого проекта положений, в соответствии с которым, в частности, любая попытка уменьшения возможностей выбора, предоставляемых истцу в пункте 2, не будет иметь юридической силы (см. выше, пункт 47)[23].

52. Эти представители заявили, что они по-прежнему придерживаются мнения, что положения об арбитраже, если таковые будут утверждены, должны основываться на придании полной силы арбитражным оговоркам и соглашениям, содержащимся в договорах перевозки, при условии, что в договоре обусловливается применение основных норм Конвенции во всех арбитражных разбирательствах и что арбитражное разбирательство проводится в государствах, являющихся сторонами Конвенции. По мнению этих представителей, положения, предусмотренные в настоящем предлагаемом проекте, могут вызвать серьезные трудности в осуществлении морских перевозок.

III. БУДУЩАЯ РАБОТА

53. Рабочая группа рассмотрела тематику будущей работы, изложенную в пункте 5 аннотаций к предварительной повестке дня (A/CN.9/WG.III/WP.8). В этих аннотациях отмечалось, что на третьей сессии[24] Рабочая группа приняла решение рассмотреть оставшиеся вопросы, перечисленные в резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на четвертой сессии, на сессии Группы в феврале 1973 года[25].

54. Вопросы эти, которые будут рассмотрены в докладе Генерального секретаря, следующие: 1) транзитные перевозки; 2) отклонения; 3) период ограничения; 4) определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции («перевозчик», «договор перевозки», «судно»); 5) изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы; 6) ограничение ответственности за перевозку единицы груза.

55. Рабочая группа пришла к соглашению о необходимости рассмотреть в первую очередь

---

[23] Один представитель высказал мысль, что смысл положений будет более ясным, если в пункте 2 слово «одном» будет заменено словом «любом».

[24] Рабочая группа, Доклад о работе ее третьей сессии, пункт 73. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

[25] ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.), пункт 19. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A.

вопросы, наиболее тесно связанные с основной проблемой ответственности перевозчика. Поэтому приоритет должен быть предоставлен вопросам ограничения ответственности за перевозку единицы груза, транзитных перевозок и отклонения.

56. Внимание было обращено на сделанную ЮНСИТРАЛ на пятой сессии[26] рекомендацию о том, чтобы Рабочая группа не забывала о возможности подготовки новой конвенции вместо простого пересмотра и расширения Брюссельской конвенции 1924 года. Поэтому Рабочая группа согласилась с необходимостью обсуждения на пятой сессии «Меморандума о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов», представленного одним из членов Рабочей группы.

57. Один из представителей указал, что при рассмотрении своей будущей работы Рабочая группа должна принять во внимание ряд других возможных вопросов для рассмотрения, включая чартер-партии и их влияние на вопросы ответственности, урегулированные в проекте, морской арбитражный кодекс, юрисдикцию in rem и процедуру наложения ареста, другие системы ограничения ответственности, подобные системам некоторых других морских конвенций, и их влияние на ограничения сборного груза и единицы груза, и нормы, регулирующие договоры комбинированных перевозок. Другой представитель высказал оговорки относительно рассмотрения этих вопросов и полагал, что Рабочая группа в первую очередь должна изучить другие вопросы, относящиеся к морским перевозкам товаров и не перечисленные в резолюции ЮНСИТРАЛ. Один представитель высказал мысль, что Рабочая группа должна изучить вопросы, относящиеся к определению понятий «служащих» и «агентов». Наблюдатель от ЮНКТАД уведомил Рабочую группу, что вопрос чартер-партий будет обсужден Рабочей группой ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок на ее ближайшей сессии; он также уведомил Рабочую группу об интересе, который ЮНКТАД проявляет к вопросу комбинированных перевозок товаров. Представитель от Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) сообщил, что в повестку дня его организации включен вопрос о пересмотре Конвенции 1957 года об ограничении ответственности судовладельцев; наблюдатель от МИУЧП отметил, что его организация продолжает интересоваться вопросом комбинированной перевозки товаров.

58. Рабочая группа решила провести пятую сессию в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года. Ее члены согласились с тем, что рабочий период в две недели будет более эффективным, нежели трехнедельный период, намеченный первоначально для этой сессии.

[26] ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее пятой сессии (1972 г.), пункт 51, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, А.

2. Рабочий документ Секретариата: Приложение I к докладу Рабочей группы (A/CN.9/74) *

Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ВВЕДЕНИЕ	1—3
I. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБЩИХ ПРАВИЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ОШИБКИ	4—20
A. *Введение*	4—5
B. *Средства по внедрению общих руководящих принципов, рассмотренных на третьей сессии Рабочей группы*	6—20
1. Навигация и управление	6—7
2. Пожар	8
3. Мореходное состояние судна во время рейса	9—11
4. Устранение неясностей, которые возникают в случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением, предусмотренным в статье 4	12—20
a) Введение	12—15
b) Первая альтернатива: добавление разъясняющего положения к статье 4	16
c) Вторая альтернатива: упразднение исключений	17—18
d) Оговорка «с учетом» в пункте 2 статьи 3	19—20
II. ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ОБСУДИТЬ ПРИ ВВЕДЕНИИ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ БРЕМЕНИ ДОКАЗЫВАНИЯ	21—32
III. ПЕРЕЧЕНЬ ПРЕДЛАГАЕМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕКСТЕ СТАТЕЙ 3 И 4	33—35
Альтернативное предложение A	34
Альтернативное предложение B	35
IV. НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ОСНОВАННЫЕ НА КОНВЕНЦИЯХ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДРУГИЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРА	36—37
A. *Введение*	36
B. *Основные положения, построенные на других международных конвенциях*	37—39
C. *Бремя доказывания*	40
D. *Компиляция положений об ответственности перевозчика, основанных на других международных конвенциях*	41—42
Альтернативное положение C	42
E. *Сравнение правил, основанных на других транспортных конвенциях, с положениями, основанными на Гаагских правилах*	43—47

* 12 октября 1972 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей третьей сессии, происходившей в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года, Рабочая группа начала рассмотрение последнего и наиболее общего пункта своей повестки дня: подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком. Доклад Рабочей группы[1] по данному вопросу заканчивался следующим образом:

«70. 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.

71. 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».

2. Большинство представителей на третьей сессии Рабочей группы высказали мнение о том, что следует созвать специальную сессию для рассмотрения оставшихся тем, причем первоочередное внимание следует уделить основному вопросу ответственности перевозчика. Комиссия на своей пятой сессии (A/8717, пункт 51) * одобрила созыв такой специальной сессии и отметила, что «Рабочая группа в своей работе должна уделить первоочередное внимание основному вопросу об ответственности перевозчика...».

3. Этот рабочий документ подготовлен в помощь Рабочей группе при рассмотрении ею этого первоочередного вопроса[2]. Основные соображения уже были полностью разработаны в документах, представленных ранее Рабочей группе: в докладе Генерального секретаря, озаглавленном «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты» A/CN.9/63/Add.1 * (далее называется Доклад Генерального секретаря) и в докладе Секретариата ЮНКТАД «Коносаменты» TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (далее называется Доклад Секретариата ЮНКТАД). В этом рабочем документе содержатся описание и обсуждение изменений в Гаагских правилах, посредством которых будет осуществлена общая политика в отношении ответственности перевозчика за ущерб и единой формулы бремени доказывания[3]. В частях I, II и III изучаются альтернативные подходы к достижению указанных выше целей в основных рамках Гаагских правил. В части IV рассматриваются способы достижения этих целей путем использования положений, согласующихся с конвенциями в отношении международных воздушных, железнодорожных и дорожных перевозок.

I. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБЩИХ ПРАВИЛ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ОШИБКИ

A. Введение

4. Положения Гаагских правил, являющиеся основными нормами, при помощи которых риск потери груза и ущерба распределяется между грузовладельцем и перевозчиком, содержатся в статьях 3 и 4 Брюссельской конвенции 1924 года. В статье 3 излагаются обязанности перевозчика в отношении груза:

---

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A.

[1] Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, состоявшейся в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года (далее называется Доклад Рабочей группы) (A/CN.9/63). Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV, Приложение.

[2] В ходе третьей сессии Рабочей группы некоторые члены выразили надежду, что Секретариат сможет подготовить рабочий документ для использования Рабочей группой при рассмотрении ею этого вопроса. Секретариат указал, что будут приняты все меры, чтобы удовлетворить эту просьбу. Секретариат выражает признательность г-ну Роберту Хеллавеллу, профессору права Колумбийского университета, за его помощь.

[3] Несколько конкретных исключений из ответственности перевозчика в связи с ошибками не рассматриваются в данном документе, поскольку они были рассмотрены в более ранних докладах Рабочей группе: животные (статья 1 *b*); груз на палубе (статья 1 *b*); и положения, касающиеся периода ответственности перевозчика (статья 1 *e*). Два других широко применяемых положения морского права, которые могут быть истолкованы как освобождающие перевозчика от ответственности за последствия его ошибки, также опущены в данном документе. Одним из этих положений является ограничение положений об ответственности [статья 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года, содержащая положение об ограничении количества сборного груза или единиц груза]. Исследование по этому вопросу войдет в доклад Генерального секретаря, который будет представлен пятой сессии Рабочей группы. Другим таким положением является общее ограничение ответственности судовладельцев, включенное в Международную конвенцию об ограничении ответственности владельцев морских судов (1957 г.). Описание характера общего ограничения ответственности судовладельцев дается в Докладе Генерального секретаря, пункт 201.

«1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить должную заботу:

a) о приведении судна в мореходное состояние;

b) об укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна;

c) об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех частей судна, в которых перевозится товар, для приема, перевозки и сохранения груза.

2. С учетом положений статьи 4 перевозчик должным образом и осторожно погружает, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый товар». В пунктах 1 и 2 статьи 4 приводятся различные исключения из обязанностей перевозчика, предусмотренных положениями статьи 3[4].

5. В части IV доклада Генерального секретаря проводится анализ этих положений и их различных толкований. В ней довольно подробно описывается степень, в которой Гаагские правила отходят от принципа ошибки, одобренного большинством в Рабочей группе. Резюмируя, можно сказать, что статьи 3 и 4 в большей своей части признают перевозчика ответственным перед грузоотправителем за потерю груза или ущерб, вызванные ошибкой перевозчика и его служащих. Из этого правила делаются два основных исключения: ошибка при навигации или управлении судном [статья 4 (2) *a*] и пожар [статья 4 (2) *b*].

B. Средства по внедрению общих руководящих принципов, рассмотренных на третьей сессии Рабочей группы

1) *Навигация и управление*

6. Доклад Рабочей группы заканчивался выводом о том, что в дальнейшей работе следует придерживаться, в частности, следующих направлений: «упрощение и усиление принципа вины» путем, например, «устранения или изменения изъятий, освобождавших перевозчика от ответственности за небрежность или ошибку его служащих или рабочих [см. статью 4 (2) *a*]...». Это то положение, которое освобождает перевозчика от ответственности за небрежную навигацию или управление судном. Различные соображения, на которых основан вывод о том, что это положение следует изъять, изложены в докладе Генерального секретаря и не требуют повторения здесь[5].

7. Если Рабочая группа решит, что перевозчики должны нести ответственность перед грузоотправителями за ущерб, нанесенный в результате небрежной навигации или управления, ей следует обсудить, может ли применение такого правила быть осуществлено лишь опущением статьи 4 (2) *a*, или же следует добавить утвердительное положение. Следует отметить, что если статья 4 (2) *a* будет опущена, то, возможно, суды смогут получать результат, предполагаемый Рабочей группой, без какого-либо такого утвердительного положения. Так, например, как говорится в докладе Генерального секретаря (пункты 244—245), когда истец доказывает, что груз был доставлен на судно в хорошем состоянии и сдан в месте назначения в поврежденном состоянии, грузоперевозчик обычно несет бремя доказывания того, что данный случай подпадает под какое-либо конкретное исключение. При опущении статьи 4 (2) *a* перевозчик, виновный в связи с навигацией или управлением, не может подпадать под какое-либо положение об исключении и поэтому, возможно, будет признан ответственным. Однако, как отмечалось ранее, в

---

[4] *Статья 4*

«1. Ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения, возникшие в результате немореходного состояния судна, если они не являются следствием недостаточной заботы перевозчика о приведении судна в мореходное состояние, о соответствующем укомплектовании экипажа, его снаряжении и снабжении, а также об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для приема, перевозки и сохранения товара в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери и повреждения возникли в результате немореходного состояния судна, бремя доказывания того факта, что забота была проявлена в должной степени, возлагается на перевозчика или на другое лицо, утверждающее, что на него распространяется освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не ответственны за потери и повреждения, возникающие в результате:

a) действия, упущения или невыполнения обязанностей капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном;

b) пожара, если он возник не в результате фактической ошибки или причастности перевозчика;

c) риска, опасностей и несчастных случаев на море или в других навигационных водах;

d) стихийных бедствий;

e) военных действий;

f) действий вражеских сторон;

g) ареста или задержания в результате произвольных действий властей, а также конфискации по решению суда;

h) карантинных ограничений;

i) действия или упущения со стороны грузоотправителя или владельца груза, его агента или представителя;

j) забастовок или локаутов, или прекращения или ограничения работы по любой причине частично или полностью;

k) мятежей и гражданских волнений;

l) спасения или попытки спасения людей или имущества на море;

m) потерь в объеме или весе, или каких-либо других утрат или повреждений, возникших в результате внутренних дефектов, качества или естественных свойств самого товара;

n) неудовлетворительности упаковки;

o) неудовлетворительности или несоответствия маркировки;

p) скрытых дефектов, не обнаруженных при надлежащем осмотре;

q) какой-либо другой причины, возникшей не в результате фактической ошибки или соучастия перевозчика и не в результате ошибки или упущения агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания того, что такие потери или повреждения возникли не в результате фактической ошибки или соучастия перевозчика, не в результате ошибки или упущения со стороны агентов или служащих перевозчика, возлагается на лицо, утверждающее, что на него распространяется данное исключение».

[5] Например, см. пункты 240—243.

структуре Брюссельской конвенции обязательства перевозчика излагаются в статье 3 и исключения из этих обязательств — в статье 4. Разумеется в статье 3 (или в других статьях Брюссельской конвенции) не содержится никакого обязательства в отношении навигации и управления, и поэтому результат ответственности грузоперевозчика после простого опущения статьи 4 (2) *a* останется в известной мере предположительным. Структуре Конвенции будет соответствовать любое конкретное обязательство в отношении навигации и управления, занесенное в статью 3, и оно ликвидирует всякое сомнение относительно результата. Можно было бы предложить следующий новый вариант пункта 3 статьи 3:

«3. Перевозчик должным образом и с должной осторожностью осуществляет навигацию и управление судном».

2) *Пожар*

8. Другое положение статьи 4, которое несовместимо с общим принципом ответственности перевозчика за упущения, содержится в подпункте *b* пункта 2 — положение о пожаре. Как разъясняется более подробно в докладе Генерального секретаря (пункты 163—166), значение подпункта 2 *b* состоит в том, что небрежность служащих перевозчика, ведущая к пожару, не обязательно влечет за собой ответственность перевозчика; вина должна быть виной самого перевозчика. Что касается корпоративного судовладения, то в некоторых решениях было отражено, что лишь небрежность старшего служащего или должностного лица ведет к ответственности перевозчика[6]. Однако, независимо от того, единообразны ли решения по всем этим делам, ясно, что судовладелец не будет считаться ответственным за небрежность всех своих служащих. По всей видимости, нет какой-либо специфичности в потере или в ущербе от пожара, которая требует такого единого правила. Основные соображения, по-видимому, одни и те же для потери от пожара и для других видов потерь. Иными словами, все соображения страхования, экономии, справедливости и разногласий, изложенные в докладе Генерального секретаря (пункты 246 и 178—214) влияют на ответственность за потерю от пожара примерно так же, как и на ответственность за другие типы потерь. Однако следует отметить, что для перевозчика часто трудно или невозможно установить причину пожаров на судне. На третьей сессии Рабочей группы было подчеркнуто, что в таких случаях, при изъятии без исключения о пожаре (и с бременем доказывания, лежащем на перевозчике) на перевозчика в известном смысле возлагается своего рода строгая ответственность[7]. Однако грузовладелец, как правило, находится даже в худшем положении в смысле установления причины пожара на судне, и поэтому правило в противоположном смысле, по-видимому, лишит грузовладельца средств защиты, независимо от вины перевозчика. Во всяком случае, если есть необходимость в общем правиле, предусматривающем, что перевозчики ответственны за потерю груза или ущерб, нанесенный грузу по вине перевозчика или его служащих, то в таком случае следует опустить положение о пожаре.

3. *Мореходное состояние судна во время рейса*

9. В пункте 1 статьи 3 излагается обязанность перевозчика обеспечить мореходное состояние судна, однако эта обязанность ограничена следующей формулировкой — «перед рейсом и в начале его».

10. Таким образом, перевозчик не нарушает своих обязанностей, предусмотренных в пункте 1, допуская потерю своим судном мореходного состояния после начала рейса[8], даже если перевозчик допустил небрежность. Такая небрежность, согласно существующему законодательству, по всей вероятности будет рассматриваться как небрежность в управлении судном, и поэтому перевозчик не будет нести ответственность за потерю или повреждение груза.

11. Согласно изменениям в статьях 3 и 4, предложенным по настоящее время, перевозчик, разумеется, будет нести ответственность за ущерб, нанесенный грузу в результате небрежного управления судном, а также небрежного обращения с грузом. Поэтому, если эти изменения будут приняты, ограничение обязанности перевозчика обеспечить мореходное состояние судна на период «перед рейсом и в начале его», видимо, не будет иметь большого значения. Любое упущение перевозчика, ведущее к потере судном мореходного состояния во время рейса, по всей вероятности, будет истолковано как ошибка в управлении или в обращении с грузом, причем и в том и в другом случае перевозчик несет ответственность. Однако всегда есть возможность чего-то среднего — какого-либо акта небрежности, ведущего к потере судном мореходного состояния, которое какой-либо суд может не признать ни как акт управления или навигации, ни как акт обращения с грузом. Позволить перевозчику избежать ответственности за такой акт противоречит общему принципу ответственности перевозчика за упущение. Следует рассмотреть желательность изменения пункта 1 статьи 3, которое гарантировало бы от такой возможности. Можно было бы изменить начало пункта 1 статьи 3 следующим образом:

«Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его, и на протяжении рейса проявлять должную заботу:».

[6] Tetley, *Marine Cargo Claims* 112 (1965); Earle v. Stoddart, 287 U. S. 420, 425 (1932); Gilmore and Black, *The Law of Admiralty* 698 (1957).

[7] Доклад Рабочей группы, пункт 65.

[8] Общее правило состоит в том, что рейс начинается в отношении каждой единицы груза, когда судно снимается с якоря в порту, в котором эта единица груза была погружена.

4) *Устранение неясностей, которые возникают в случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением, предусмотренным в статье 4*

a) Введение

12. Из Гаагских правил не ясен результат в случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением, предусмотренным в пункте 2 статьи 4. Это требует некоторого разъяснения. Во-первых, рассмотрим исключения, предусмотренные в подпунктах *e—o*, которые касаются решающей силы третьих сторон, вины грузоотправителя или качества товаров или попытки спасти жизнь или имущество на море. Обычно, если одно из этих положений или одно из этих исключений ведут к убыткам, то результат ясен. Так, если потеря или повреждение груза вызваны задержкой из-за карантинных ограничений, то обычно за перевозчиком не признается никакой вины, а исключение в отношении перевозчика, содержащееся в подпункте *h*, совпадает с принципом ответственности перевозчика только в результате его вины. Но предположим, что небрежность перевозчика тем или иным образом вызвала необходимость в карантине. Или предположим, что небрежность перевозчика, выразившаяся в неправильном хранении груза, способствовала нанесению ущерба или увеличила его. Гаагские правила не регулируют четко это положение. Что преобладает над чем: обязательства перевозчика в соответствии со статьей 3 или исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4?

13. Общее мнение в таких ситуациях сводится к тому, что исключение не освобождает перевозчика от ответственности[9]. В случаях, когда ошибка перевозчика требует применения исключения, перевозчик обычно считается ответственным за все убытки. В случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с исключением — например, сыр испорчен в результате задержки в связи с карантином в гавани при жаркой погоде наряду с неправильным хранением — перевозчик, как правило, будет считаться ответственным за ту часть ущерба, который был нанесен по его вине, или за весь ущерб, если невозможно определить эту часть. Однако, хотя вышеизложенное и является общим толкованием исключений *e—o*, оно не носит всеобщего характера. В одних странах придерживаются противоположной точки зрения, а в других результат этих исключений не ясен.

14. В отношении других исключений складывается весьма сходное положение. Так, исключение в отношении опасностей на море, предусмотренное в подпункте *c*, и исключение в отношении стихийных бедствий в подпункте *d*, истолковывались некоторыми судами как предполагающее требование невиновности. Эти суды утверждали, что если перевозчик не приложил должного старания для защиты от той или иной опасности, будь то открытое море или молнии, исключение не применяется и перевозчик несет ответственность[10]. Но в других судах результат был иным или неясным[11].

15. На третьей сессии Рабочей группы большинство представителей придерживались мнения, что ответственность перевозчика должна основываться на его вине и что следует разъяснить или устранить неясности в этом вопросе[12]. Настоящие изъятия, предусмотренные в пункте 2 статьи 4, объединенные с виной перевозчика, создают неопределенность и возможность ошибки перевозчика, не предусматривая ответственности за нее. Ниже излагаются альтернативные подходы к этой проблеме. Первая альтернатива состоит в добавлении положения, касающегося тех типов ситуаций, при которых ошибка перевозчика может объединяться с одним из исключений, предусмотренных в пункте 2 статьи 4, и предусматривает соответствующее правило об ответственности в таких случаях. Помимо добавления такого положения в случае первой альтернативы исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4, остаются в нынешнем виде. Согласно второй альтернативе, все конкретные исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4, упраздняются.

b) Первая альтернатива: добавление разъясняющего положения к статье 4

16. К статье 4 непосредственно после подпункта 2 *g* можно добавить следующее новое положение[13]:

«при условии, однако, что обстоятельства, подпадающие под применение одного или более из упомянутых выше исключений, не освобождают перевозчика от ответственности за любую потерю или ущерб, возникающие или вытекающие из них, если ошибка перевозчика или его недостаточная забота:

i) были причиной или потребовали применения исключения или исключений: или

ii) совпали с применением исключения или исключений; однако перевозчик признается ответственным лишь за ту часть потери или ущерба, которая была вызвана его ошиб-

[9] См. Доклад Генерального секретаря, пункты 167—171, 267.

[10] См. Доклад Генерального секретаря, пункт 159.

[11] Остается отметить еще два положения: исключение о скрытых дефектах (подпункт 2 *p* статьи 4) прямо требует наличия скрытых дефектов, «не обнаруженных при надлежащем осмотре». А пункт 1 статьи 4 освобождает перевозчика от ответственности за потерю или ущерб, являющиеся результатом отсутствия мореходного состояния, «если они не являются следствием недостаточной заботы...». Благодаря своим четким формулировкам эти два положения являются самыми ясными по вопросу совпадающей ошибки перевозчика.

[12] Доклад Рабочей группы, пункт 70, цитируется выше, в пункте 1.

[13] Текст положений согласно этой альтернативе и изменения, предложенные выше, в разделах 1—3 этой части рабочего документа, приведены ниже, в пункте 34 (альтернативное предложение А).

кой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания в отношении размера убытка или ущерба, не вызванного его ошибкой».

c) Вторая альтернатива: упразднение исключений

17. Согласно второй альтернативе в отношении устранения неясностей и трудностей, описанных выше (см. пункты 12—14), все конкретные исключения упраздняются и остается лишь одно общее или всеобъемлющее исключение, подобное настоящему подпункту *g* пункта 2 статьи 4[14]. Общее исключение недвусмысленно освобождает перевозчика от ответственности за всякую потерю или всякий ущерб, возникающие или вытекающие из любых возможных причин — за исключением вины перевозчика; этого положения, по-видимому, будет достаточно для применения принципа ответственности перевозчика за упущение. Конкретные исключения являются излишними[15]. Подпункт *g* пункта 2 статьи 4 устраняет всякую опасность того, что перевозчик будет признан ответственным за любую потерю или ущерб, если нет его вины. По-видимому, упразднение конкретных исключений более желательно, чем первая альтернатива, поскольку этот путь проще и вернее для применения общей системы ответственности перевозчика за упущение. Сохранение ненужных конкретных положений может вызвать неясность. (Обсуждение вопроса бремени доказывания в части II (пункты 21—31) настоящего рабочего документа еще лучше иллюстрирует чрезмерную многословность конкретных исключений и указывает на возможность создания неясностей).

18. Чтобы разъяснить правило, регулирующее случаи совпадающей небрежности, согласно этой альтернативе в пункте 2 статьи 4 можно предусмотреть следующее положение:

«2. В случаях, когда ошибка перевозчика совпадает с другой причиной, ведущей к потере или ущербу, перевозчик несет ответственность только за ту часть потери или ущерба, которая связана с его ошибкой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания в отношении размера потери или ущерба, не связанного с его ошибкой».

d) Оговорка «с учетом» в пункте 2 статьи 3

19. Какая бы из вышеупомянутых альтернатив ни была выбрана, следует также рассмотреть вопрос внесения изменений в пункт 2 статьи 3. Этот пункт, в котором излагаются обязанности перевозчика в отношении обращения с грузом, начинается словами: «с учетом положений статьи 4...». По-видимому, желательно опустить приведенные слова.

20. Этот момент может показаться не особенно важным, но он может создать серьезную трудность, если ему будет придан независимый смысл. Одним из толкований слов «с учетом» будет то, что они ничего не добавляют в юридическом смысле в силу того, что они просто означают, что должна вступить в силу статья 4. Однако это будет ясно и без данных слов. Так, довод о том, что этим словам следует придать независимый смысл, может привести к тому, что какой-либо суд придет к выводу, что если перевозчик подпадает под одно из исключений, предусмотренных в пункте 2 статьи 4, то он не несет никаких обязательств по надлежащему обращению с грузом. Это, разумеется, будет противоречить принципу ответственности за вину. Если будет принята одна из двух вышеизложенных альтернатив, то вряд ли многие суды будут так истолковывать формулировку «с учетом...». Однако, поскольку эта фраза бесполезна и может вести к неясностям, следует рассмотреть вопрос о ее изъятии.

II. ИЗМЕНЕНИЯ, КОТОРЫЕ СЛЕДУЕТ ОБСУДИТЬ ПРИ ВВЕДЕНИИ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ БРЕМЕНИ ДОКАЗЫВАНИЯ

21. Как разъясняется более подробно в Докладе Генерального секретаря (пункты 167—177), Брюссельская конвенция 1924 года не содержит единой системы бремени доказывания. В некоторых положениях содержатся свои четко выраженные нормы бремени доказывания[16], но в большей части Конвенции по этому вопросу ничего не говорится. Поэтому суды выработали несколько различных норм бремени доказывания. Применяемая норма может различаться в зависимости от использования того или иного конкретного исключения или компетенции, в рамках которой дело разбирается. При многих обстоятельствах совершенно неясно, какова норма бремени доказывания. Кроме того, по-видимому, вряд ли какое-либо последовательное и рациональное руководящее правило может объяснить различия в нормах бремени доказывания, применяемых в настоящее время согласно статьям 3 или 4.

22. На третьей сессии Рабочей группы наметилась существенная поддержка идеи упрощения и унификации норм бремени доказывания и тщательного рассмотрения предложения в отношении бремени доказывания, содержащегося в пункте 269 доклада Генерального секретаря[17].

[14] Текст положений, вытекающих из этой альтернативы, приводится ниже, в пункте 35 (альтернативное предложение B).

[15] Следует отметить, что исключение, содержащееся в подпункте i пункта 2 статьи 4, «спасение или попытка спасения людей или имущества на море», по-видимому, является ненужным ввиду того, что это действие само по себе не составит, очевидно, ошибки, а перевозчик несет ответственность лишь за последствия ошибки (подпункт *q* пункта 2 статьи 4). Любое сомнение по этому вопросу может быть устранено в связи с рассмотрением положения об отклонениях, в котором имеется конкретное упоминание о спасении людей или имущества на море.

[16] См. выше, сноску 12.

[17] См. Доклад Рабочей группы, пункт 70 *c*, который цитируется выше, в пункте 1. В приложении, в том виде, в каком оно изложено в Докладе Генерального секретаря, предусмотрены три незначительных изменения: слово «грузоотправитель» заменено словом «истец»; пункт «2) контракт» опущен как ненужный; слова «чтобы избежать ответственности» добавлены для ясности.

Согласно этому предложению к статье 4 (2) добавляется следующее положение:

«Истец несет бремя доказывания следующих моментов:

a) истец является владельцем товара или каким-либо другим образом имеет право предъявить иск;

b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;

c) физический размер потери или ущерба;

d) денежная стоимость потери или ущерба.

Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам: чтобы избежать ответственности, перевозчик должен показать, что ни действительная ошибка, ни причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность его агентов или служащих не способствовали и не содействовали потере или ущербу».

Это предложение основывается на соображениях, описанных в докладе Генерального секретаря [18], включая желательность возложения бремени доказывания на сторону, которая наиболее вероятно будет располагать большим знанием фактов — как правило, на перевозчика. Другой важный момент состоит в необходимости разъяснить и упростить имеющиеся нормы бремени доказывания, которые в настоящее время являются сложными, неопределенными и поэтому мало полезными.

23. В настоящем разделе анализируются изменения формулировок в статье 4, если будет принято предложение в отношении бремени доказывания, содержащееся в пункте 269 Доклада Генерального секретаря.

24. *Исключения e—o.* Необходимо, во-первых, обсудить исключения, предусмотренные в подпунктах *e—o* статьи 4, в связи с упомянутым выше предложением о едином бремени доказывания. Сюда входят решающая сила третьих сторон, ошибка грузоотправителя или некачественность товара или попытка спасти жизнь или имущество на море. Невозможно найти единое толкование бремени доказывания в отношении этих исключений в компетенции различных судов — более того, существование неясностей и различий в нормах бремени доказывания согласно существующим Гаагским правилам является важным основанием для изменения и упрощения. Однако общее правило состоит в том, что сам перевозчик несет бремя доказывания в рамках исключения, и, если ему это удается, бремя переходит обратно на грузовладельца, который должен доказать, что ошибка перевозчика вызвала подпадающий под действие исключения акт или совпала с таким актом в причинении потери или ущерба [19].

25. Совершенно ясно, что эта формулировка бремени доказывания несовместима с предложенным единым положением о бремени доказывания. Если будет принято предложенное положение, то открываются два пути: эти альтернативы аналогичны двум альтернативам, содержащимся в разделе 4 части I настоящего рабочего документа (пункты 16—18, выше).

26. Согласно первой альтернативе, к единому положению о бремени доказывания добавляется разъяснение о том, что оно применяется во всех случаях, независимо от того, применяются также исключения, предусмотренные в пункте 2 статьи 4. Можно было бы добавить следующие слова, выделенные курсивом: «Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам, *независимо от того, применимы ли одно или несколько положений статьи 4 (2):»* [20].

27. Согласно второй альтернативе, можно опустить конкретные исключения, содержащиеся в подпунктах *e—o* пункта 2 статьи 4. Эта альтернатива может оказаться предпочтительней. В новом едином положении о бремени доказывания исключения не должны более играть никакой роли в бремени доказывания. А если будет принято правило об общей ответственности за ошибку, исключения больше не будут оказывать какого-либо существенного влияния на ответственность: все они войдут в общее широкое положение, основанное на нынешнем подпункте *q* пункта 2 статьи 4. Поэтому исключения, содержащиеся в пунктах *e—o*, останутся бездейственными.

28. Положения, не выполняющие функций, ведут к неправильному толкованию и неясностям. Суд перед лицом большого числа конкретных исключений не проявит желания сделать вывод о том, что они не имеют никакого значения или функции. Следует напомнить, что эти исключения представляют трудности в осуществлении общего правила ответственности перевозчика за ошибку (см. выше, пункты 12—14). Эти исключения также представляют трудности в отношении бремени доказывания. По-видимому, некоторые суды могут попытаться придать значение излишним положениям об исключениях — попытка, которая, вероятно, даст результаты, не входящие в намерения авторов. Поэтому, если будет принято предлагаемое положение о бремени доказывания и будет соблюдаться ответственность за ошибку, следует серьезно обсудить вопрос об опущении исключений, содержащихся в подпунктах *e—o*.

29. *Исключения c, d и p.* Исключение *c* об опасностях на море и исключение *d* о стихийных бедствиях отличаются от исключений *e—o* в смысле бремени доказывания, возможно, в одном отношении. Их иногда толковали как требующие от перевозчика доказывания отсутствия

[18] См. пункты 256—265.

[19] Доклад Генерального секретаря, пункт 167—171.

[20] Данный текст в более полном изложении приводится ниже, в пункте 34.

с его стороны небрежности до того, как будет решено о возможности применения исключения[21]. Поэтому бремя доказывания остается на перевозчике, поскольку грузовладелец наделен первоначальным бременем доказывания потери. В той мере, в какой суды следуют этой формуле, между этими положениями и предлагаемым положением о бремени доказывания не будет несоответствия. Не будет никакого несоответствия и с общим правилом ответственности за ошибку. Это может подсказать и тот вывод, что эти исключения безобидны и их не следует трогать. Однако, нет никакой уверенности в том, что все суды (или хотя бы большинство судов) будут придерживаться этой формулы[22].

Поэтому эти положения в действительности представляют ту же проблему и те же альтернативы, что и исключения, предусмотренные в подпунктах *e—o*. Выбор состоит между предлагавшимся ранее добавлением к формулировке бремени доказывания[23] и опущением подпунктов *c* и *d*. Опущение положений представляется более желательной альтернативой: исключения, предусмотренные в подпунктах *c* и *d* как нефункционирующий излишек, будут таить в себе те же возможности неясностей, что и исключения в подпунктах *e—o*.

30. Исключение о скрытых дефектах гласит: «*p*) скрытых дефектов, не обнаруженных при надлежащем осмотре». Эта формулировка, по-видимому, требует, чтобы перевозчик проявил должную внимательность и поэтому нес бремя доказывания, для того чтобы исключение было применимо. Однако в расчете на такой анализ текста, по-видимому, меньше определенности, чем в предлагаемых четких положениях о бремени доказывания. Поэтому выбор опять оказывается между предлагавшимся ранее добавлением к формулировке бремени доказывания и опущением подпункта *p*.

31. *Немореходное состояние судна: статья 4 (1)*. Пункт 1 статьи 4 предусматривает, что перевозчик не несет ответственности за потерю или ущерб в результате немореходных качеств судна, если только они не были следствием недостаточной заботы. В нем содержится следующее собственное четко выраженное положение о бремени доказывания:

> «Всякий раз, когда потери и повреждения возникли в результате немореходного состояния судна, бремя доказывания того факта, что забота была проявлена в должной степени, возлагается на перевозчика или на другое лицо, утверждающее, что на него распространяется освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьей».

Это положение о бремени доказывания, по-видимому, не расходится с предлагаемым единым правилом бремени доказывания. Точно так же основное положение, по-видимому, не расходится с общим правилом ответственности перевозчика за ошибку. Однако равным образом ясно, что пункт 1 статьи 4 был бы лишним, если бы было принято единое правило бремени доказывания и общее правило ответственности за ошибку. Поэтому пункт 1 статьи 4 в своей самой чистой форме ставит вопрос: не следует ли опустить положение без очевидной функции? Ее вредный потенциал, по-видимому, невелик; но и ее полезный потенциал представляется ничтожным. Учитывая эти обстоятельства, следует опустить пункт 1 статьи 4.

32. *Всеобъемлющее исключение: статья 4 (2) q*. Подпункт *q* пункта 2 статьи 4 (общее или всеобъемлющее исключение) также содержит свое положение о бремени доказывания. Подобно пункту 1 статьи 4, подпункт *q* пункта 2 статьи 4 совместим с предлагаемым единым правилом, но он окажется излишним, если это единое правило будет принято. Поэтому предпочтительно опустить в подпункте *q* пункта 2 статьи 4 положение о бремени доказывания.

III. ПЕРЕЧЕНЬ ПРЕДЛАГАЕМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕКСТЕ СТАТЕЙ 3 И 4

33. В этой части излагаются положения статей 3 и 4 Гаагских правил, которые обсуждались в настоящем рабочем документе, и все предложенные изменения. Альтернативное предложение А показывает предлагаемые изменения, исходя из предположения, что в Конвенции остаются конкретные исключения (подпункты *c—p* пункта 2 статьи 4). Альтернативное предложение В показывает предлагаемые изменения на основе предположения, что эти исключения будут опущены. В обеих альтернативах предлагаемые опущения в нынешнем тексте Брюссельской конвенции заключены в скобки. Предлагаемые добавления выделены курсивом.

34. *Альтернативное предложение А*

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом, [и] в начале его *и на его протяжении* проявить должную заботу[24]:

a) о приведении судна в мореходное состояние;

b) об укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна;

c) об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для получения, перевозки и сохранения товара.

[21] Доклад Генерального секретаря, пункт 173.

[22] См. Corte di Cassazione 4 aprile 1957, in *Dir. Mar.*, 1958, стр. 67 (на грузоотправителе лежит бремя доказывания небрежности перевозчика согласно исключению об опасностях на море).

[23] Там же, «независимо от того, применяется ли одно или более положений, содержащихся в пункте 2 статьи 4:».

[24] Эти предлагаемые изменения обсуждаются выше, в пунктах 9—11.

2. [С учетом положений статьи 4][25]. Перевозчик должным образом и осторожно погружает, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый товар.

3. *Перевозчик обеспечивает должную и тщательную навигацию и управление судном*[26].

Статья 4

[1. Ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения, возникшие в результате немореходных качеств судна, если только они не являются следствием недостаточной заботы перевозчика о приведении судна в мореходное состояние, о соответствующем укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна, а также об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для получения, перевозки и сохранения товара в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3. Всякий раз, когда потери и повреждения возникают в результате немореходного состояния судна, бремя доказывания того факта, что забота была проявлена в должной степени, возлагается на перевозчика или другое лицо, утверждающее, что на него распространяется освобождение от ответственности, предусмотренное настоящей статьей][27].

[2] 1. Ни перевозчик, ни судно не ответственны за потери и повреждения, возникающие в результате:

[*a*) действия, упущения или ошибки капитана, матросов, лоцмана или служащих перевозчика при навигации или управлении судном][28];

[*b*) пожара, если он возник не в результате фактической ошибки или причастности перевозчика][29];

[*c*)] *a*) риска, опасностей и несчастных случаев на море или в других навигационных водах;

[*d*)] *b*) стихийных бедствий;

[*e*)] *c*) военных действий;

[*f*)] *d*) действий вражеских сторон;

[*g*)] *e*) ареста или задержания в результате произвольных действий властей, а также конфискации по решению суда;

[*h*)] *f*) карантинных ограничений;

[*i*)] *g*) действия или упущения со стороны грузоотправителя или владельца груза, его агента или представителя;

[*j*)] *h*) забастовок или локаутов или прекращения или ограничения работы по любой причине, частично или полностью;

[*k*)] *i*) мятежей и гражданских волнений;

l) *j*) спасения или попытки спасения людей или имущества на море;

[*m*)] *k*) потерь в объеме или весе или каких-либо других утрат или повреждений, возникших в результате внутренних дефектов, качества или естественных свойств самого груза;

[*n*)] *l*) неудовлетворительности упаковки;

[*o*)] *m*) неудовлетворительности или несоответствия маркировки;

[*p*)] *n*) скрытых дефектов, не обнаруженных при надлежащем осмотре;

[*q*)] *o*) какой-либо другой причины, возникшей не в результате фактической ошибки и причастности перевозчика и не в результате ошибки или упущения агентов или служащих перевозчика [однако бремя доказательства того, что возникновению таких потерь или повреждений не способствовали фактические ошибки или причастность перевозчика и ошибки или упущения со стороны агентов или служащих перевозчика, возлагается на лицо, утверждающее, что на него распространяется данное исключение][30];

предусматривается, однако, что обстоятельства, требующие применения одного или более из вышеупомянутых исключений, не освобождают перевозчика от ответственности за любую потерю или любой ущерб, возникающие или вытекающие из них, если ошибка перевозчика или недостаточная забота:

i) вызвали необходимость или потребовали применения исключения или исключений; или

ii) совпали с применением исключения или исключений; однако перевозчик несет ответственность лишь за ту часть потери или ущерба, которая связана с его ошибкой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания размера потери или ущерба, не связанного с его ошибкой[31].

2. *Грузовладелец несет бремя доказывания следующих моментов:*

a) истец является владельцем товара или каким-либо иным путем имеет право предъявить иск;

[25] Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пунктах 19—20.

[26] Это предлагаемое добавление обсуждается выше, в пункте 9.

[27] Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пункте 31.

[28] Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пунктах 6—7.

[29] Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пункте 8.

[30] Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пункте 32.

[31] Это предлагаемое добавление обсуждается выше, в пунктах 12—16.

b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;

c) физический размер потери или ущерба;

d) денежная стоимость потери или ущерба.

Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам, независимо от того, применимы ли одно или несколько положений статьи 4 (2): чтобы избежать ответственности перевозчик должен показать, что ни действительная ошибка или причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность его агентов или служащих не вызвали, не способствовали и не содействовали потере или ущербу[32].

35. *Альтернативное предложение B*

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом [и] в начале его и на его протяжении проявить должную заботу[33]:

a) о приведении судна в мореходное состояние;

b) об укомплектовании экипажа, о снаряжении и снабжении судна;

c) об обеспечении пригодности и надежности трюмов, рефрижераторных помещений и холодильников и всех других частей судна, в которых перевозится товар, для получения, перевозки и сохранения товара.

2. [С учетом положений статьи 4][34]. Перевозчик должным образом и осторожно погружает, обрабатывает, укладывает, перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый товар.

3. *Перевозчик обязан обеспечить должную и тщательную навигацию и управление судном*[35].

Статья 4[36]

[2] 1. Ни перевозчик, ни судно не ответственны за потери и повреждения [возникающие в результате:]

[*q*) какой-либо другой] *в результате любой* причины, возникшей не в результате фактической ошибки и причастности перевозчика и не в результате ошибки или упущения агентов или служащих перевозчика [однако бремя доказательства того, что такие потери или повреждения возникли не в результате фактической ошибки и причастности перевозчика, не в результате ошибки или упущения со стороны агентов или служащих перевозчика, возлагается на лицо, утверждающее, что на него распространяется данное исключение][37].

2. *В случае, когда ошибка перевозчика совпадает с другой причиной возникновения потери или ущерба, перевозчик несет ответственность за ту часть потери или ущерба, которая связана с его ошибкой, при условии, что перевозчик несет бремя доказывания размера потери или ущерба, не связанного с его ошибкой.*

3. *Истец несет бремя доказывания следующих моментов:*

a) истец является владельцем товаров или каким-либо другим образом имеет право предъявить иск;

b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;

c) физический размер потери или ущерба;

d) денежная стоимость потери или ущерба.

Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам: чтобы избежать ответственности, перевозчик должен показать, что ни действительная ошибка, ни причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность агентов или служащих перевозчика не вызвали, не способствовали и не содействовали потере или ущербу»[38].

IV. НОРМЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ОСНОВАННЫЕ НА КОНВЕНЦИЯХ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ДРУГИЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРА

A. Введение

36. В Докладе Генерального секретаря излагаются основания для ответственности и системы бремени доказывания основных конвенций, касающихся международных перевозок грузов железнодорожным, дорожным и воздушным транспортом[39], а именно Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок (Варшавская конвенция)[40], Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза (СИМ)[41] и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)[42]. Содержание положений об ответственности в трех конвенциях весьма аналогично. Из одного раздела следует, и это, очевидно, является правилом строгой ответственности, что перевозчик несет ответственность за любую потерю или любой ущерб, причиненный товару во время перевозки. Однако в другом разделе от-

[32] Эти предлагаемые добавления обсуждаются выше, в пунктах 21—23 и 26.

[33] Эти предлагаемые добавления обсуждаются выше, в пунктах 9—11.

[34] Это предлагаемое опущение обсуждается выше, в пунктах 19—20.

[35] Это предлагаемое добавление обсуждается выше, в пункте 7.

[36] Пункт 1 статьи 4 и подпункты *a — p* пункта 2 статьи 4 опускаются. Эти предлагаемые опущения обсуждаются выше, в пунктах 17, 24, 27—31. Полный текст статей 3 и 4 приведен выше, в пункте 4 и в сноске.

[37] Эти предлагаемые изменения обсуждаются выше, в пункте 32.

[38] Эти предлагаемые изменения обсуждаются выше, в пунктах 21—23.

[39] Доклад Генерального секретаря, пункты 215— 230.

[40] Там же, пункты 216—221.

[41] Там же, пункты 222—226.

[42] Там же, пункты 227—230.

ветственность перевозчика по существу сведена до положения, несколько сходного с правилом ошибки или небрежности. Например, статья 18 (1) Варшавской конвенции гласит:

«Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного любого... товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки».

А статья 20 (1) следующим образом ограничивает эту широкую норму:

«Перевозчик не несет ответственность, если он докажет, что им и его агентами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять».

Формулировка пункта 1 статьи 20 истолковывалась как требующая лишь нормы разумной осторожности [43].

B. Основные положения, построенные на других международных конвенциях

37. Если следовать принципу, содержащемуся в этих трех конвенциях, при изменении пункта 1 статьи 3 Гаагских правил, возлагающего на перевозчика обязанность предоставить судно в мореходном состоянии, и пункта 2 статьи 3, требующего от перевозчика, в числе прочего, тщательной погрузки, обращения с товаром и сдачи его, то обе эти статьи следует опустить. Вместо них следует ввести новый пункт 1 статьи 3:

«Перевозчик несет ответственность за все потери или ущерб, причиненный перевозимому товару, случившиеся в то время, когда ответственность за товар нес перевозчик».

38. Это положение было сформулировано по образцу пункта 1 статьи 17 КДПГ, однако оно будет лишь незначительно отличаться, если его составить по образцу аналогичных положений либо СИМ, либо Варшавской конвенции [44].

39. Пункты 1 и 2 статьи 4 также опускаются. Их можно заменить следующим положением, взятым из одной из этих трех конвенций:

«Однако перевозчик не несет ответственности, если —

a) [Воздушные перевозки: Варшавская конвенция] им и его агентами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно их принять»;

b) [Железнодорожные перевозки: Конвенция СИМ] потеря или ущерб обусловлены обстоятельствами, избегнуть которых железная дорога [перевозчик]... не могла и последствия которых она была не в состоянии предотвратить;

c) [Дорожные перевозки: Конвенция КДПГ] потеря или ущерб были вызваны обстоятельствами, избегнуть которых перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить» [44a].

C. Бремя доказывания

40. Общее правило во всех трех конвенциях состоит в том, что перевозчик несет бремя доказывания. Имеются некоторые исключения из этого общего правила, описанные в Докладе Генерального секретаря [45]; они различны в каждой конвенции и, по-видимому, основываются на особых условиях каждого вида перевозки. Единая система бремени доказывания, предлагаемая в пункте 260 Доклада Генерального секретаря, совпадает с принципом трех конвенций в том, что она, как общее правило, возлагает бремя доказывания на перевозчика. Пункт 269 отличается от трех конвенций в той же мере, в какой они отличаются друг от друга, то есть в особых исключениях из общего правила о бремени доказывания. По-видимому, нет никаких оснований следовать особым исключениям в отношении воздушного, железнодорожного или дорожного транспорта. Возможно, такие подробности должны определяться условиями и практикой отдельного вида перевозки. Однако пункт 269 в целом возлагает бремя на перевозчика и находится в точном соответствии с главным направлением положений о бремени доказывания во всех трех конвенциях.

D. Компиляция положений об ответственности перевозчика, основанных на других международных конвенциях

41. В настоящем разделе изложены предлагаемые основные положения в отношении ответственности перевозчика, построенные на Варшавской конвенции и конвенциях КДПГ и СИМ. Вторая часть положения включает альтернативную формулировку, основанную на 1) Варшавской конвенции и 2) конвенциях КДПГ и СИМ. Единое положение о бремени доказывания (пункт 4) взято из проекта, предложенного в части II настоящего рабочего документа. Следует отметить, что этот проект положения о бремени доказывания совпадает с проектом,

[43] Там же, пункты 217—218.

[44] Следует отметить, что в этом проекте положения не содержится ссылок на задержку, о которой говорится в конвенциях КДПГ и СИМ, поскольку последствия задержки могут быть предметом отдельного рассмотрения.

[44a] Как Конвенция СИМ, так и Конвенция КДПГ освобождают перевозчика от ответственности за потерю или ущерб, вытекающие из особых рисков, присущих определенным обстоятельствам. См. Доклад Генерального секретаря, пункты 222 (примечание 186) и 229 (примечание 190). Некоторые из этих определенных условий аналогичны перевозке товара на палубе и перевозке животных, что было рассмотрено на третьей сессии Рабочей группы. Любые такие особые условия, требующие особого обращения, можно предусмотреть в положениях, которые дополнят правила, устанавливающие основы для ответственности.

[45] См. Доклад Генерального секретаря, пункты 225—226, 230.

предложенным в пункте 269 Доклада Генерального секретаря.

42. *Альтернативное положение С*

«3. Перевозчик несет ответственность за все потери или ущерб, причиненные перевозимому товару, происшедшие в то время, когда ответственность за товар нес перевозчик[46].

Однако перевозчик не несет ответственности, если...»

[Альтернатива С (1) — основана на Варшавской конвенции] «им и его агентами были приняты все необходимые меры, для того чтобы избежать вреда, или им было невозможно принять такие меры».

[Альтернатива С (2) — основана на конвенциях СИМ и КДПГ] «потеря или ущерб были вызваны обстоятельствами, избегнуть которых перевозчик не мог и последствия которых он был не в состоянии предотвратить»[47].

«4. Истец несет бремя доказывания следующих моментов:

a) истец является владельцем товара или каким-либо другим образом имеет право предъявить иск;

b) потеря или ущерб произошли в то время, когда ответственность нес перевозчик;

c) физический размер потери или ущерба;

d) денежная стоимость потери или ущерба. Перевозчик несет бремя доказывания по всем другим вопросам: чтобы избежать ответственности, перевозчик должен доказать, что ни действительная ошибка, ни причастность перевозчика, ни ошибка или небрежность его агентов или служащих не вызвали, не способствовали и не содействовали потере или ущербу»[48].

E. Сравнение правил, основанных на других транспортных конвенциях, с положениями, основанными на Гаагских правилах

43. Правила об ответственности, содержащиеся в трех конвенциях, представляются весьма сходными по существу с правилами об ответственности, предложенными ранее в настоящем документе. Все они, по-видимому, в основном опираются на систему ответственности за ошибку. Однако подходы различны. В трех конвенциях сначала излагается прямое правило ответственности перевозчика за потерю или ущерб, нанесенный перевозимому товару в данный период времени. Затем делается общее исключение, которое фактически, по-видимому, сводит ответственность перевозчика к норме об ошибке.

44. Система ответственности, описанная выше в настоящем документе, которую можно назвать видоизмененной системой Гаагских правил, имеет значительно отличающуюся структуру. Она устанавливает обязательства перевозчика гораздо более ограниченным образом, нежели прямые первоначальные правила трех конвенций. Видоизмененная система Гаагских правил требует лишь, чтобы перевозчик проявил «должную заботу» по обеспечению мореходного состояния судна и чтобы он «должным образом тщательно» обращался с грузом и обеспечивал должную навигацию и управление судном. Так, статью 4, освобождающую перевозчика от ответственности за причиненный ущерб при отсутствии ошибки или небрежности, можно считать как подкрепление понятий «должная забота» и «должным образом и тщательно», а не как исключение.

45. Разумеется, обе системы построены в одном направлении — к правилу ответственности за ошибку — и, по-видимому, сходятся в одном и том же месте. Трудно сказать, которое из них потребует большей степени заботы со стороны перевозчика, или же вообще есть ли какая-либо между ними разница в этом отношении.

46. Может быть трудным предугадать толкования, которые морские суды будут давать формулировкам трех конвенций. Поскольку проект, основанный на Гаагских правилах, меньше отходит по форме от традиционных юридических формулировок, он может вызвать меньше сомнений относительно того, как суды будут толковать формулировку в отношении морских перевозок грузов.

47. С другой стороны, принятие системы одной из трех конвенций может способствовать заключению договоров о смешанных транспортных операциях и разработке единых правил, применимых к таким договорам. В условиях существующих режимов попытки унифицировать правила ответственности встречают серьезные трудности из-за различий в нормах ответственности для различных видов перевозок. В той мере, в какой правила об ответственности, касающиеся морских перевозок грузов, возможно сблизить с правилами для других типов перевозок, решение этих проблем будет облегчено[49].

[46] Это предлагаемое положение обсуждается выше, в пунктах 36—38.

[47] Эти альтернативные положения предлагаются выше, в пункте 39.

[48] Это предлагаемое положение обсуждается выше, в пунктах 21—23 и 40.

[49] См. Доклад Рабочей группы, пункт 64.

3. Рабочий документ, составленный Секретариатом:

Приложение II к докладу Рабочей группы (A/CN.9/74)* Арбитражные оговорки в коносаментах

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа на своей третьей сессии рассмотрела вопрос об оговорках об арбитраже в коносаментах. В Рабочей группе была выражена общая поддержка предложению о включении в Гаагские правила[1] положения, которое будет касаться возможного места проведения арбитражного разбирательства и которое обеспечит применение Гаагских правил в ходе любого арбитражного разбирательства[2].

2. Работа Рабочей группы была направлена на рассмотрение предложений, изложенных в докладе Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты»[3], и последующих предложений, внесенных членами Рабочей группы в ходе работы сессии[4].

3. Для облегчения дальнейшего рассмотрения вопроса об оговорках об арбитраже в коносаментах в настоящем рабочем документе будут анализированы и сопоставлены различные представленные предложения[4a].

4. Проблемы, которые затрагиваются в проектах предложений по арбитражу, аналогичны проблемам, которые обсуждались в связи с оговорками о выборе суда (см., в частности, пункты 75—85 Доклада Генерального секретаря). В Докладе Генерального секретаря указывается, что оговорки о выборе суда в коносаментах обычно подготавливаются перевозчиками в интересах их собственного удобства при оспаривании претензий грузовладельца. Как утверждалось, место для предъявления иска, оговоренное в коносаменте, часто бывает настолько неудобным для грузовладельцев, что это мешает полному и справедливому представлению их исков. Цели, которые легли в основу проектов предложений, внесенных в связи с оговорками о выборе суда, состоят в следующем: «1) сведение до минимума тех неудобств, которые касаются места вынесения решения по спору; 2) сведение до минимума возможности избегать применения защитительных положений Конвенции»[5]. Следует отметить, что Рабочая группа на своей третьей сессии подготовила проект положения об оговорках о выборе суда, с тем чтобы решить проблемы, поднятые в Докладе Генерального секретаря[6].

II. ПРОЕКТЫ ПРЕДЛОЖЕНИЙ

5. В интересах последовательного рассмотрения данного вопроса в настоящем рабочем документе, во-первых, будут рассмотрены проекты предложений, которые меньше всего ограничивают свободу стороны (обычно перевозчика), которая составляет коносамент, в выборе места проведения арбитражного разбирательства.

А. Положение, позволяющее включать в коносаменты оговорки об арбитраже — с минимальным ограничением в отношении выбора места арбитража

6. На третьей сессии Рабочей группы был внесен следующий проект предложения:

[Проект предложения А]

«Несмотря на положения предыдущей статьи [...,касающейся вопросов компетенции судов...] в договоре перевозки допускаются оговорки об арбитраже при условии, что обусловленный арбитраж будет иметь место в Договаривающемся государстве и будет применять [материально-правовые] нормы данной Конвенции»[7].

7. В проекте предложения А содержатся, по-видимому, два основных элемента: *a)* специальное включение в Гаагские правила положения о действительности оговорок об арбитраже в коносаментах; *b)* обеспечение применения Гаагских правил в ходе любого арбитражного разбирательства.

8. Этот проект предложения позволяет делать выбор любого места арбитража, если оно находится в пределах договаривающегося государства[8]. Вряд ли это положение связано с вопросом удобства для сторон. Степень, в которой это

---

* 12 октября 1972 года.

[1] В ссылках на «Гаагские правила» или на «Конвенцию» имеется в виду Международная конвенция 1924 года об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, Лига Наций, *Сборник договоров*, том CXX, стр. 157, № 2764. Воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3).

[2] Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии (далее называется Доклад Рабочей группы), A/CN.9/63, пункт 52, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

[3] Далее называется Доклад Генерального секретаря, A/CN.9/63/Add.1, пункты 127—149, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение.

[4] Доклад Рабочей группы, пункты 54—56.

[4a] Следует отметить, что на соответствующей стадии внимание должно быть обращено на взаимосвязь между правилами об арбитраже и правом истца накладывать арест на судно в качестве предварительной или защитной меры для обеспечения уплаты любой суммы, которую истец может получить в арбитраже. Следует также рассмотреть вопрос о положениях, сходных с положениями, разработанными в связи с выбором суда [см. пункты 39 (3), 47 и 48 Доклада Рабочей группы].

[5] Доклад Генерального секретаря, пункт 97.

[6] Доклад Рабочей группы, пункт 39, подпункт 3.

[7] Пункт 55, «Альтернатива I». Сноска к этому проекту гласит: «Сравни статью 32 Варшавской конвенции (пункт 134 Доклада Генерального секретаря) и проект предложения Е (пункт 147 Доклада)».

[8] То же требование можно найти в изложенных ниже проектах предложений В и Е.

предложение будет ограничивать выбор места арбитража, будет зависеть от хода ратификаций и присоединения. В первые годы, когда Конвенция будет ратифицирована лишь немногими государствами, это положение будет часто препятствовать свободному выбору того или иного места составителями коносамента. Позднее оно будет оказывать незначительное влияние на выбор места арбитража.

9. Следует заметить, что в положение об оговорках о выборе суда, одобренное Рабочей группой, было включено требование о том, чтобы иск мог предъявляться только в договаривающемся государстве. Однако включение этого требования было поставлено под сомнение в Рабочей группе (Доклад, пункт 44), где было отмечено, что этот элемент может подорвать цель проекта положения, направленного на предоставление истцу выбора из ряда судов того суда, в котором он может возбудить дело. Кроме того, как указывалось выше, было высказано мнение, что, поскольку, очевидно, пройдет некоторое время, прежде чем новая Конвенция получит широкое признание, требование, чтобы любая процедура арбитража проходила в договаривающемся государстве, будет означать, что число мест, где мог бы проходить арбитраж, будет значительно ограничено. В результате этого места, наиболее удобные для сторон, могут быть исключены. При оценке этого положения, возможно, было бы полезно указать также и на связь между местом проведения арбитража и тем, в какой степени арбитр применяет нормы Конвенции. Следует отметить, что другие проекты предложений, находившиеся на рассмотрении Рабочей группы, предусматривают другие методы применения арбитром положений Конвенции; в этих предложениях указывается, что в соответствии с договором арбитр должен применять положения Гаагских правил [9].

B. Положение, ограничивающее число мест, где арбитраж мог бы проводиться, но устанавливающее минимальные ограничения прав органа или лица, указанных в оговорке об арбитраже, при выборе места арбитража

10. Два проекта предложений устанавливают ограничения в отношении числа подлежащих выбору мест, где арбитраж может проводиться. Однако в них не предусматривается ограничения прав лица или органа, указанных в оговорке об арбитраже, при выборе места арбитража.

11. Первое из этих предложений было внесено одним из членов Рабочей группы [10]. Оно гласит следующее:

[Проект предложения B]

«Несмотря на положения предыдущей статьи [..., касающейся вопросов компетенции...] 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,

b) должны проводить [арбитражное] разбирательство в Договаривающемся государстве в одном из мест, указанных в [упомянутой] статье [. . .] или в месте, выбранном таким арбитражным органом или арбитрами» [11].

12. В первой части подпункта *b* проекта предложения B допускается выбор арбитражным органом или арбитрами, указанными в контракте [12], любого места арбитража, которое указано в качестве возможного при выборе места разбирательства [13]. Сюда, очевидно, будет входить местонахождение основного предприятия ответчика (перевозчика). Однако, по-видимому, в отличие от одобренного Рабочей группой проекта предложения о выборе места разбирательства в проекте предложения B не предусматривается права выбора истцом любого из дозволенных мест, перечисленных в то время, когда им было возбуждено дело [14].

13. В проекте предложения B, как указывается во второй части его подпункта *b*, предоставляется свободная возможность органу или лицу, указанному в оговорке об арбитраже, самим определять место проведения арбитража. Аргументом в пользу предоставления подобной свободы указанному лицу или органу является то, что обычно указанное лицо или орган будут принимать во внимание удобство для обеих сторон [15]. Проблема толкования могла бы возникнуть, если бы в договоре была сделана оговорка об арбитраже органом, который, согласно его правилам (или законодательству), пребывает в определенном месте [16]. Если у такого органа не будет возможности выбора места, с тем чтобы принять во внимание удобство для сторон, может возникнуть вопрос, было ли место арбитража «выбрано» таким органом. В любом случае выбор такого органа в договоре, по-видимому, создаст важные проблемы, подобные определению в договоре места арбитража.

---

[9] Этот метод используется в приведенных ниже подпункте *a* проекта предложений B и пункте 2 проекта предложений E.

[10] В Докладе Рабочей группы (пункт 55) этот проект предложения помещен в качестве альтернативы предложения, которое включено в настоящем рабочем документе как проект предложения A.

[11] Доклад Рабочей группы, пункт 55, «Альтернатива II».

[12] По-видимому, в этом проекте предложения предполагается, что в контракте всегда будет указан арбитражный орган или арбитр.

[13] См. предлагаемый проект положения о выборе места разбирательства, Доклад Рабочей группы, пункт 39.

[14] Предполагается, что этот проект предложения будет содержать формулировку, исключающую следующую возможность выбора, предусмотренную в положении о выборе места разбирательства, принятом Рабочей группой: «*e*) место, указанное в договоре перевозки». В контексте проекта предложения B подобная оговорка еще более ослабила бы проект положения.

[15] Доклад Генерального секретаря, пункты 138 и 140.

[16] Доклад Генерального секретаря, сноска 118.

14. Требование о том, чтобы процедура арбитража проходила в договаривающемся государстве, создаст проблему, сходную с той, о которой шла речь выше, в пункте 9 в связи с проектом предложения А.

15. Второй проект предложения, соответствующий в основном пункту 12, выше, объединяет проекты предложений D и E в докладе Генерального секретаря (пункты 141 и 147). Этот проект предложения гласит:

[Проект предложения C]

«1. В договоре перевозки положение об арбитраже может содержаться лишь в том случае, если в этом положении указано[17], что настоящая Конвенция будет применяться в процессе арбитражного разбирательства.

2. Арбитражное разбирательство, согласно арбитражной оговорке в договоре перевозки, должно проводиться:

[*a*) в государстве домициля или постоянного местопроживания истца, если ответчик имеет место деловой активности в этом же государстве; или][17a]

b) в государстве места, в которое товары были доставлены перевозчику; или

c) в государстве места, указанного для доставки грузополучателю; или

d) в месте, выбранном органом или лицом, указанным в арбитражных положениях договора перевозки.

3. После возникновения спора стороны могут заключить соглашение, в котором указана территория любого государства, выбранная ими в качестве места арбитража».

16. На практике, поскольку ни проект предложения B, ни проект предложения C не устанавливают никаких ограничений в отношении назначения органа или лица, ограничения, перечисленные в проектах предложений, по-видимому, могут быть обойдены посредством назначения органа или лица. В этой связи одно из важных различий между проектом предложения B и проектом предложения C, видимо, заключается в том, что в последний проект не включено положения о главном месте деловой активности перевозчика в качестве одного из допустимых мест проведения арбитража. Однако, как указывалось выше, это ограничение может быть обойдено посредством использования права назначения органа или лица.

C. Положение, определяющее альтернативные места, где арбитраж может проводиться

17. Этот проект положения объединяет проекты предложений C и E, содержащиеся в пунктах 136 и 147 Доклада Генерального секретаря. Следует отметить, что это положение ограничит выбор места арбитража в договоре перевозки органом или лицом или же в результате процедуры, оговоренной в договоре. Этот проект положения гласит:

[Проект предложения D]

«1. В договоре перевозки положение об арбитраже может содержаться только в том случае, если это положение предусматривает[18], что настоящая Конвенция будет применяться в процессе арбитражного разбирательства.

2. Арбитражное разбирательство, начатое на основании оговорки об арбитраже в договоре перевозки, может проводиться в одном из следующих государств:

[*a*) в государстве домициля или постоянного местожительства истца, если ответчик имеет место деловой активности в этом же государстве; или][18a]

b) в государстве места, в которое товары были доставлены перевозчику; или

c) в государстве места, определенного для доставки грузополучателю.

3. После возникновения спора стороны могут заключить соглашение, в котором указывается территория любого государства в качестве места арбитража».

18. Основная цель проекта предложения D, как и проектов предложений B и C, состоит в том, чтобы гарантировать владельца груза от проведения арбитражного разбирательства в неудобном для него месте. Однако этот проект предложения допускает в договоре меньшую свободу выбора в отношении места арбитража, поскольку выбор должен осуществляться из числа мест, имеющих какое-либо отношение к сделке и, по всей вероятности, удобных для истца. В пункте 137 Доклада Генерального секретаря рассматриваются причины, по которым желательно, чтобы главное место деловой активности перевозчика не включалось в число возможных мест, предусматриваемых в пункте 2 проекта предложения D. В нем обращается также внимание на жалобы в связи с тем, что, как перевоз-

[17] Возможно, что следует добавить следующие слова: «или в договоре перевозки как-либо иначе предусматривается...». Это позволило бы использовать оговорку об арбитраже в коносаменте в тех случаях, когда специальное применение Конвенции предусматривается не в оговорке об арбитраже, а в преобладающем условии, которое судебные органы могут считать применимым к арбитражу или которое само по себе является упоминанием об арбитраже.

[17a] Эта оговорка взята в скобки, поскольку она может привести к возникновению ряда проблем, если будет включена; эти проблемы рассматриваются в Докладе Генерального секретаря в связи с оговорками о выборе суда (пункт 116). Следует отметить, что Рабочая группа не включила это положение в свой проект о выборе суда [пункт 39 (3)].

[18] См. выше, сноску 17, где высказано предложение о том, чтобы были добавлены следующие слова: «...или предусматривается как-либо иначе в договоре перевозки».

[18a] См. выше, сноску 17*a*.

чик обычно предусматривает в стандартных коносаментах, все иски должны возбуждаться в месте деловой активности перевозчика[19].

19. Главное место деловой активности перевозчика или какое-либо другое место, помимо возможных мест, предусматриваемых в пункте 2 проекта предложения D, могут быть выбраны сторонами после возникновения спора в соответствии с положениями пункта 3. Такое соглашение не будет подвергнуто чрезмерным требованиям договора о присоединении, поскольку истец имеет возможность вести переговоры относительно места арбитража[20]. Точно так же если орган или лицо, указанные в договоре, пожелают, чтобы арбитражное разбирательство проводилось не там, где это предусмотрено в пункте 2 проекта предложения D, а в другом месте, то после возникновения спора сторонам можно предложить согласиться с местом, назначенным указанным органом или лицом[21]. На практике, даже если в коносаменте и предусматривается другое место арбитража, а не места, предусмотренные в пункте 2 проекта предложения D, истец может решить, что для него приемлемо проведение арбитража в указанном месте. Это может произойти, когда к страховой компании истца переходят все права по иску. При таких обстоятельствах вполне возможно, что стороны смогут прийти к обоюдному согласию о желаемом месте на основании пункта 3 проекта предложения D.

D. Положение, определяющее альтернативные места, где по выбору истца может проходить арбитражное разбирательство

20. Одно из положений, внесенных в ходе сессии Рабочей группы, отражает мнение, что подход к оговоркам об арбитраже должен быть аналогичен подходу Рабочей группы к оговоркам о выборе суда[22]. В соответствии с этим проект предложения гласит:

[Проект предложения E]

«1. При судебной тяжбе, возникающей из договора перевозки, в договор может быть включено положение об арбитражном разбирательстве согласно арбитражной оговорке. Это разбирательство может иметь место по выбору истца в Договаривающемся государстве, на территории которого находится:

a) основное предприятие перевозчика, либо отделение или контора перевозчика, через которые был заключен договор перевозки; или

b) место, где товар был принят в ведение перевозчика; или

c) место, предусмотренное в договоре для сдачи товара получателю; или

d) место, указанное в договоре перевозки [или выбранное лицом или органом, указанным в оговорке об арбитраже].

2. Оговорка об арбитраже имеет силу при условии, что назначенный арбитр будет применять настоящую Конвенцию; в противном случае оговорка недействительна.

3. При возникновении спора стороны могут договориться о выборе в качестве места арбитража территории любого из Договаривающихся государств [или любого лица или органа в Договаривающемся государстве]. Участники могут договориться о том, что арбитр будет действовать в качестве дружеского посредника».

21. Подход, принятый в проекте предложения E, требует наличия положения, которое допускало бы включение оговорки об арбитраже в коносамент, в то же время давая истцу право выбора суда для проведения арбитража[23]. По проекту предложения E (в отличие от предыдущих проектов предложений) истцу предоставляется возможность выбора места арбитража, которую он может использовать при возникновении спора.

22. В соответствии с положением, заключенным в скобки в пункте 1 *d* проекта предложения E, когда лицо или орган, указанные в оговорке об арбитраже, выбирают место, истец имеет право согласиться с этим предложением или отвергнуть его. Подобный порядок означает, что лицо или орган, указанные в коносаменте, должны сообщить свой выбор места истцу, который может не согласиться на указанное место. Это право истца может усложнить процесс выбора соответствующего лица или места.

23. Требование, изложенное в проекте предложения E и предусматривающее, что арбитражное разбирательство проходит в договаривающемся государстве, можно найти как в пункте 1 (оговорка об арбитраже), так и в пункте 3 (соглашения после возникновения спора). Обсуждение этого требования и его возможных недостатков содержится выше, в пункте 9.

E. Сравнение в некоторых отношениях проекта предложения D с проектом предложения E

24. Приведенный выше проект предложения D ограничивает выбор конкретного места, осуществляемый лицом или органом, указанными в коносаменте, но предусматривает, что такой выбор является обязательным. В соответствии с проектом предложения E место, выбранное таким лицом или органом, является одним из многих, из числа которых истец может выбирать.

25. Можно возразить, что гибкость, предусмотренная в проекте предложения E и дающая возможность истцу выбирать между главным ме-

[19] Доклад Генерального секретаря, пункт 137.
[20] Там же, пункт 139.
[21] Там же, пункт 138.
[22] Доклад Рабочей группы, пункты 39 и 41.
[23] Доклад Рабочей группы, пункт 54.

стом деловой активности перевозчика (пункт 1 *b*) и местом, указанным в договоре (пункт 1 d), является не большей, чем это предусмотрено в проекте предложения D. В соответствии с проектом предложения D, если истец пожелает, чтобы арбитражное разбирательство проводилось в главном месте деловой активности перевозчика, он может, по-видимому, добиться согласия перевозчика, когда возникает спор. Он может также, по-видимому, добиться согласия перевозчика в отношении любого другого места, которое перевозчик мог бы выбрать, если бы он имел такую возможность.

F. Положение, которое ограничивает использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения споров

26. На рассмотрение Рабочей группы было представлено положение, цель которого состоит в том, чтобы ограничить использование арбитража случаями, когда стороны соглашаются на арбитраж после возникновения спора. Это положение гласит:

[Проект предложения F]

«Несмотря на положения предыдущего пункта, после возникновения обстоятельства, дающего повод к возбуждению иска, стороны могут договариваться в отношении суда, в котором может быть возбужден иск, или передать дело на арбитраж для окончательного решения в соответствии с нормами настоящей Конвенции»[24].

27. Предполагалось, что проект предложения F будет рассматриваться одновременно с проектом предложения о выборе судебного органа. Этот проект предложения сделает недействительным все оговорки об арбитраже в коносаментах[25].

[24] Доклад Рабочей группы, пункт 56.

[25] См. Доклад Генерального секретаря, пункт 132, в котором говорится, что арбитраж повсеместно рассматривается как эффективный и недорогой способ разрешения споров. Следует также отметить, что этот проект предложения окажет воздействие на подобные оговорки в чартер-партиях, когда они включаются в коносаменты.

4. Доклад Генерального секретаря

Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты (A/CN.9/76/Add.1 *)

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты
ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ	
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА	
A. Введение	1
1. Правило об ограничении ответственности, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года	2—5
2. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в Брюссельском протоколе 1968 года	6—9
B. Альтернативные подходы к разработке правила об ограничении ответственности	10—44
1. Брюссельский протокол 1968 года: альтернативные правила «на одно место или на одну единицу груза» и «за килограмм»	11—32
2. Правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе	33—40
3. Другие методы	41—43
a) Ограничение ответственности, основанное на «единице веса или единице объема»	42
b) Ограничение ответственности, основанное на сумме, выплачиваемой за фрахт	43
4. Краткое изложение предложений относительно основного правила об ограничении ответственности	44
C. Другие вопросы, которые необходимо учитывать при представлении общего правила об ограничении ответственности	45—59
1. Определение соответствующей денежной единицы	46—47
2. Применение правил об ограничении ответственности к служащим и агентам перевозчика	48—50
3. Последствия потери или повреждения груза в результате преднамеренного или небрежного поведения	51—55
4. Общий предел ответственности перевозчиков	56—58
5. Краткое изложение предложений относительно общего правила об ограничении ответственности	59
D. Принципы, которые следует учитывать при установлении суммы ответственности	60—62
1. Восстановление стоимости первоначальной суммы ответственности, установленной в 1924 году	61
2. Сравнение с другими конвенциями по вопросам транспорта	62
Приложение I	
Приложение II	
ЧАСТЬ ВТОРАЯ: ПЕРЕВАЛКА	
A. Введение: Виды коносаментов	1—10
B. Нормы права и установившаяся практика, применимые к пунктам о перегрузке	11—14
C. Проблемы, возникающие в результате применения существующего закона и установленной практики	15—19
D. Положения конвенций, регулирующих воздушные, дорожные и железнодорожные перевозки	20—26

* 21 марта 1973 года.

СОДЕРЖАНИЕ *(продолжение)*

Пункты

1. Воздушные перевозки: Варшавская конвенция . . . 22—24
2. Дорожные перевозки: Конвенция КДПГ 25
3. Железнодорожные перевозки: Конвенция о железнодорожных перевозках груза . . . 26

E. Ответственность договаривающегося перевозчика . . . 27—31

F. Ответственность последующего перевозчика; доставляющий перевозчик . . . 32—34

G. Альтернативные проекты положений . . . 35—45

1. Определение термина «порт выгрузки» . . 35—40
2. Проект положений об ответственности первоначального и последующего перевозчиков 41—45

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ: ОТКЛОНЕНИЕ ОТ КУРСА

A. Введение . . . 1—2

B. Положение об «отклонении от курса» в конвенции при определении структуры конвенции и обычных положений договора перевозки . . 3—9

C. Существующие юридические правила и практика в области отклонения от курса . . . 10—31

1. Определение понятия отклонения . . . 11—16
2. Отклонение с целью спасения жизни или собственности на море . . . 17—18
3. Разумное отклонение от курса . . . 19—27
4. Бремя доказывания . . . 28
5. Правовые последствия отклонения . . . 29—31

D. Предложенные альтернативы решения вопроса об отклонении от курса . . . 32—40

1. Сохранение нынешнего правила Конвенции об отклонении от курса с добавлением формулировок, в которых будет оговариваться то, что представляет собой разумное отклонение . . . 32—34
2. Разработка определения отклонения от курса в Конвенции . . . 35
3. Отсутствие отдельного положения в Конвенции об отклонении от курса и положение Конвенции, в котором излагаются общие правила о спасении жизни людей и имущества на море . . . 36—40

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ: СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

A. Введение . . . 1—3

B. Виды претензий, покрываемых исковой давностью . . . 4—20

1. Проблемы толкования сферы применения существующих правил . . . 4—10
2. Возможное уточнение сферы применения правил об исковой давности . . . 11—12
3. Применимость срока исковой давности к арбитражу . . . 13—14
4. Претензии, основанные на деликтной ответственности или преднамеренном упущении . 15—20

C. Начало срока . . . 21—45

1. Положение на практике . . . 22—25
2. Анализ выражений «поставка товаров» и «срок, к которому груз должен был быть поставлен» . . . 26—35
3. Начало исчисления срока давности в других транспортных конвенциях . . . 36—38
4. Предлагаемый проект положения о начале исчисления срока давности . . . 39—45

D. Продолжительность срока исковой давности . 46—53

1. Срок исковой давности в других конвенциях о перевозках . . . 50
2. Перерыв срока исковой давности до отклонения иска . . . 51—53

E. Соглашение об изменении срока исковой давности . . . 54—62

1. Сокращение срока исковой давности путем соглашения . . . 54
2. Продление срока исковой давности . . . 55—57
3. Возможная редакция проекта положения о продлении срока исковой давности . . . 58—62

F. Иск с правом оборота (иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьему лицу) . . . 63—67

G. Объединение проектов положений о сроке исковой давности . . . 68

ЧАСТЬ ПЯТАЯ: ОПРЕДЕЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 1 КОНВЕНЦИИ

A. Введение . . . 1

B. Определение «перевозчика»: проблемы и предлагаемые решения . . . 2—14

C. Определение «договора перевозки» . . . 15—20

D. Определение формулировки «судно» . . . 21—23

ЧАСТЬ ШЕСТАЯ: ИЗЪЯТИЕ НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ ПУНКТОВ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ . . . 1—15

A. Вводная часть . . . 1—6

B. Альтернативные подходы . . . 7—15

ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ

1. На пятой сессии (1972 г.) Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) постановила, что ее Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок должна продолжить свою работу в соответствии с полномочиями, предусмотренными в резолюции, принятой Комиссией на четвертой сессии [1]. В этой резолюции отмечается, что:

> «правила и практика, касающиеся коносаментов, включая те правила, которые содержатся в Международной конвенции по унификации некоторых норм права, касающихся коносаментов (Брюссельская конвенция 1924 года), и в протоколе поправок к данной Конвенции (Брюссельский протокол 1968 года), должны быть изучены, имея в виду их пересмотр и расширение по мере необходимости и подготовку в случае надобности новой международной конвенции для ее принятия под эгидой Организации Объединенных Наций».

В резолюции Комиссии в подпунктах *a* — *i* пункта 2 перечисляются также разделы, которые «следует пересмотреть и расширить» [2].

2. На своей третьей и четвертой (специальной) сессиях Рабочая группа в качестве рабочего документа использовала доклад Генерального секретаря об «ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» [3]. На этих сессиях Рабочая группа рассмотрела следующие темы и приняла по ним решения: период ответственности перевозчика (до погрузки и в ходе ее осуществления, во время разгрузки и после ее осуществления); ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных; оговорки в коносаментах, ограничивающие подсудность исков каким-либо определенным судом; подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком [4].

3. На своей третьей сессии Рабочая группа приняла решение посвятить пятую сессию рассмотрению оставшихся тем, перечисленных в резолюции, которая была принята ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии [5]. Оставшимися темами являются: ограничение ответственности за перевозку единицы груза, транзитные перевозки, отклонение от курса, срок исковой давности, определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции, и изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы. Рабочая группа приняла решение обратиться к Генеральному секретарю с просьбой «подготовить доклад, в котором бы излагались предложения и указывались возможные решения» в отношении вышеупомянутых тем [6]. В целях предоставления материала, необходимого для подготовки доклада, в адрес Генерального секретаря была также высказана просьба «предложить правительствам и международным и межправительственным организациям, активно ведущим работу в этой области, направлять свои замечания и предложения» [7]. Соответственно был подготовлен вопросник и разослан правительствам и организациям, упомянутым в цитированном выше решении [8].

4. Настоящий доклад подготовлен в ответ на вышеупомянутую просьбу Рабочей группы и представлен для рассмотрения Рабочей группе на ее пятой сессии. В докладе содержатся ссыл-

---

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее пятой сессии (1972 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать седьмая сессия, Дополнение № 17* (A/8717) [ЮНСИТРАЛ, Доклад о пятой сессии (1972 г.)], пункт 51; далее называется Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A; Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 19 (далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о четвертой сессии (1971 г.), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A). Резолюция, принятая на четвертой сессии Комиссии, цитируется по резолюции Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок по этому вопросу; Доклад Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее второй сессии (TD/B/C.4/86).

[2] Ниже приводятся разделы, перечисленные в принятой на четвертой сессии Комиссии резолюции:

«*a*) ответственность за груз в течение всего периода, когда он находится в ведении или под контролем перевозчика или его агентов;

b) схема распределения ответственности и права и иммунитеты, содержащиеся в статьях III и IV Конвенции с поправками, содержащимися в Протоколе, и их взаимодействие, включая изъятие или изменение некоторых исключений, касающихся ответственности перевозчика;

c) бремя доказательства;

d) юрисдикция;

e) ответственность за перевозку груза на палубе, за перевозку животных и транзитные перевозки;

f) продление срока исковой давности;

g) определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции;

h) изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы;

i) отклонение от курса, мореходное состояние судна и ограничение ответственности за перевозку единицы груза».

[3] A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение (далее называется Первый доклад Генерального секретаря об ответственности морских перевозчиков за груз). На четвертую сессию Рабочей группы были представлены два рабочих документа, подготовленных Секретариатом: «Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком» (A/CN.9/WG.III/WP.6); «Оговорки об арбитраже» (A/CN.9/WG.III/WP.7). Эти рабочие документы воспроизводятся в данном томе, часть вторая, IV, 2 и 3, выше.

[4] Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии (Женева, 31 января — 11 февраля 1972 года) (A/CN.9/63, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV) (далее называется Доклад Рабочей группы, третья сессия); Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии (Женева, 25 сентября — 6 октября 1972 г.) (A/CN.9/74, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше) (далее называется Доклад Рабочей группы, четвертая сессия).

[5] Доклад Рабочей группы, третья сессия, пункт 73.

[6] Там же, пункт 73.

[7] Там же, пункт 74.

[8] Копия вопросника прилагается в приложении, следующем за шестой частью настоящего доклада.

ки на многочисленные ответы на вышеупомянутый вопросник[9], а также содержится ссылка на доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, который был представлен рабочим группам ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ[10].

5. На своей четвертой сессии Рабочая группа пришла к выводу о необходимости рассмотреть в первую очередь «вопросы, наиболее тесно связанные с основной проблемой ответственности перевозчика». Поэтому первоочередное внимание следует уделить вопросам ограничения ответственности за перевозку единицы груза, транзитных перевозок и отклонения от курса[11]. Это решение учитывалось при установлении порядка рассмотрения данных вопросов в докладе:

Часть первая: Ограничение ответственности за перевозку единицы груза

Часть вторая: Перевалка

Часть третья: Отклонение от курса

Часть четвертая: Срок исковой давности

Часть пятая: Определения в соответствии со статьей I Конвенции

Часть шестая: Изъятие не имеющих юридической силы пунктов из коносаментов

[9] Ожидается получение дополнительных ответов после подготовки настоящего доклада. Члены Рабочей группы могут получить копии ответов на языке оригинала.

[10] Документ ID/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № 72.II.D.2).

[11] Доклад Рабочей группы, четвертая сессия, пункт 55.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА

А. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящая часть доклада составлена в соответствии с решением Комиссии, принятым в ответ на рекомендацию Рабочей группы рассмотреть вопрос об «ограничении ответственности за перевозку единицы груза»[1]. Подлежащие рассмотрению правовые документы: Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов[2], и Протокол о поправках к этой Конвенции 1968 года[3].

[1] См. Общее введение выше, пункт 3 и сноска 2.

[2] Далее называется Брюссельская конвенция. League of Nations, Treaty Series, vol. CXX, p. 157, No. 2764. Воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3). Основные положения данной Конвенции часто называются «Гаагскими правилами».

[3] Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (далее называется Брюссельский протокол или просто Протокол). Данный Протокол был принят на двенадцатой сессии Брюссельской дипломатической конференции по морскому праву, состоявшейся 16—27 мая 1967 года и 19—24 февраля 1968 года; в основу этого Протокола был положен проект, составленный Международным морским комитетом (далее называется ММК) на его двадцать шестой сессии, проведенной в Стокгольме в 1963 году, и известный как «Правила Визби». Протокол воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1. Статьи 2 и 3 Брюссельского протокола, касающиеся ограничения ответственности, излагаются в приложении II.

1. Правило об ограничении ответственности, предусмотренное в Брюссельской конвенции 1924 года

2. Статья 4 (5) Брюссельской конвенции гласит:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент»[4].

3. Следует отметить, что это положение устанавливает предел ответственности перевозчиков за любые потери или повреждения груза в сумме «100 фунтов стерлингов за место или единицу груза»; перевозчики не могут обусловливать более низкую сумму, связанную с ограничением ответственности[5]. Это положение применяется лишь в том случае, если в коносаменте не устанавливается более высокая сумма, связанная с ограничением ответственности, или если грузоотправитель до погрузки не заявил о «характере и стоимости» такого груза и «не включил эти данные в коносамент»,— выбор, который на практике применяется крайне редко.

4. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в статье 4 (5) Брюссельской конвенции, состоит из двух элементов: *a)* количественный принцип подсчета, то есть число «мест» или число «единиц груза», и *b)* ограничение денежной суммы. По каждому из этих элементов возникают определенные проблемы.

5. *a)* Первый элемент, выраженный словами «за место или единицу груза», оказалось трудно применить в отношении многих типов груза. Эта

[4] Статья 4 (5) далее гласит:

«Такое заявление, если оно включено в коносамент, является доказательством prima facie, но оно не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться любая другая максимальная сумма, чем упомянутая в данном пункте, при условии, что такая максимальная сумма будет не ниже вышеназванной цифры.

В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент.

[5] См. третий пункт статьи 4 (5) (замечание 4, выше) и статью 3 (8), которая гласит, что любая оговорка.., освобождающая... от ответственности... каким-либо иным образом, чем это предусмотрено в данной Конвенции, недействительна и не имеет никакой юридической силы.

проблема и возможные пути ее решения более полно исследуются в разделе В (пункт 10 и далее). *b)* Ограничение денежной суммы[6] до «100 футов стерлингов» не изменилось в течение 49 лет, несмотря на инфляцию и девальвацию, в результате чего стоимость этой суммы в настоящее время значительно ниже ее первоначальной стоимости[7]. Соответственно, когда в 1960 году ММК приступил к пересмотру Брюссельской конвенции, получило широкую поддержку мнение относительно внесения поправки к статье 4 (5) с целью увеличения суммы ответственности.

2. Правило об ограничении ответственности, содержащееся в Брюссельском протоколе 1968 года

6. Разработанная ММК поправка содержится в статье 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года[8], которая гласит:

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в 10 000 франков на одно место или на одну единицу груза или 30 франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше».

7. Далее в статье 2 *d* Протокола дается следующее разъяснение:

«*d)* франк означает денежную единицу с золотым содержанием в 65,5 кг золота 900 пробы по метрической системе...»[9].

8. Предусмотренная в Протоколе максимальная сумма 10 000 франков Пункаре в отношении «места или единицы груза» приблизительно равняется 307 фунтам стерлингов (799 долл. США или 4099 новых французских франков); сумма 30 франков Пуанкаре «за килограмм» равняется приблизительно 0,90 фунта стерлингов (2,40 долл. США или 12,30 французских франков). Таким образом, существенные элементы статьи 2 *a* Протокола включают: 1) повышение максимальной денежной суммы «на одно место или на одну единицу груза» со 100 фунтов стерлингов до 10 000 франков определенного золотого содержания, сумма, которая приблизительно в 2,5 раза превышает сумму, предусмотренную в Конвенции 1924 года; 2) сохранение выражения «на одно место или на одну единицу груза» и 3) включение альтернативного предела суммы 30 франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза.

9. В последующих пунктах статья 2 *a* Брюссельского протокола будет рассмотрена более подробно в связи с альтернативными подходами к разработке правила об ограничении ответственности.

---

[6] В данной части доклада выражение «денежная сумма» используется для указания денежной суммы, предусмотренной в положении об ограничении ответственности, а «основа подсчета» используется для количественного измерения потерянного или поврежденного груза в форме «мест», «единиц груза», «веса», «объема» или другой меры, с помощью которой определяется предел ответственности.

[7] По вполне оправданным предположениям инфляция за 49 лет возрастала в среднем на 4 процента в год. При таком уровне стоимость 100 фунтов стерлингов 1924 года составляет 683 фунта стерлингов по стоимости текущей валюты; при более осторожных оценках темпов инфляции — 3 процента в год, стоимость первоначальной суммы составит 425 фунтов стерлингов; при темпах инфляции, равных 2 процента и, что является весьма осторожной оценкой, стоимость в текущей валюте составит 264 фунта стерлингов. См. J. Merrett and Allen Sykes, *The Finance and Analysis of Capital Projects*, London, 1963, p. 510. Выводы в большинстве ответов на вопросник заключаются в том, что максимальная денежная сумма, предусмотренная в статье 4 (5), неудовлетворительна. В ответе Советского Союза отмечается, что реальная стоимость максимальной денежной суммы гораздо ниже, чем это было предусмотрено в 1924 году. С другой стороны, из ответа Турции следует, что максимальная сумма в статье 4 (5) удовлетворительна.

[8] В Брюссельском протоколе содержатся другие положения относительно ограничения ответственности, которые будут рассмотрены в настоящем докладе ниже.

[9] Денежная единица, о которой идет речь в данном подпункте, широко известна как «франк Пуанкаре» и в дальнейшем именуется либо этим термином, либо его сокращением «франк П».

По официальной цене золота 38 долл. США за одну тройскую унцию соотношение будет следующим:

Один франк П=приблизительно 0,0799 долл. США (0,03 фунта стерлингов) (41 новых французских франков)

10 000 франков П=799 долл. США (307 фунтов стерлингов) (4 099 французских франков)

30 франков П=2,40 долл. США (0,90 фунта стерлингов) (12,30 французского франка)

30 килограммов франков П=1,09 долл. США / фунта (42 фунта / фунтов стерлингов) (5,6 фунта / французского франка)

Однако в настоящее время официальные и рыночная цены значительно расходятся: 20 сентября 1972 года рыночная цена золота в Цюрихе составляла 65 долл. США за унцию. По *рыночной* цене золота цены, выраженные в «франках Пуанкаре», таковы:

1 франк Пуанкаре=приблизительно 0,137 долл. США (0,53 фунта стерлингов) (70 французских франков)

10 000 франков П=1 370 долл. США (527 фунтов стерлингов) (7 028 французских франков)

30 франков П=4,11 долл. США (1,58 фунта стерлингов) (21,1 французского франка)

30 франков П/кг=1,87 долл. США/фунта (0,72 фунта стерлингов/фунта) 9,6 француз. франка/фунта)

Авторы Протокола предлагали, чтобы в национальных законах, придающих юридическую силу Протоколу, сохранялась максимальная денежная сумма в франках Пуанкаре, а не конвертировалась в эквивалентную сумму в национальной валюте. Это указывается в Протоколе путем исключения слов «или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте», которые приводятся в статье 4 (5) Брюссельской конвенции, а также выражением, следующим за определением «франк» (Пуанкаре) в статье 2 *d* Протокола: «Дата перевода данной суммы на национальную валюту определяется постановлением суда, занимающегося данным делом». Кроме того, Председатель Рабочей группы по составлению статьи 2 (1) на Дипломатической конференции 1967—1968 годов сообщил, что ограничение, выраженное во франках Пуанкаре, является «суммой», на которую в дальнейшем следует ссылаться во всех странах, которые подпишут и ратифицируют Протокол, поскольку в настоящее время государства более не могут выражать эту сумму в национальной валюте». «Report by Professor Van Ryn, Chairman of the Working Party on Paragraph 1 of Article 2 of the Visby Rules», in *Conference Diplomatique de Droit Maritime*, Douzieme Session (1er phase) Bruxelles 1967, p. 716.

B. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ ПРАВИЛА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

10. В этом разделе анализируются альтернативные подходы к разработке правила об ограничении ответственности и рассматриваются следующие вопросы: 1) Представляет ли статья 2 *a* Брюссельского протокола удовлетворительную основу для такого правила? 2) Можно ли улучшить статью 2 *a* путем внесения более четких поправок? 3) Следует ли предпочесть метод, отличающийся от метода, который предусмотрен в статье 2 *a* Протокола?

1. Брюссельский протокол 1968 года: альтернативные правила «на одно место или на одну единицу груза» и «за килограмм»

11. Как отмечалось выше, в статье 2 *a* Протокола содержатся альтернативные правила об ограничении ответственности: согласно первому, расчет осуществляется по принципу «на одно место или на одну единицу груза», а согласно второму — «за килограмм» и предусматривается, что в соответствии с этими правилами для расчета будет применяться более высокая сумма. Очевидно предусматривается применять правило «на одно место или на одну единицу груза» к относительно более легким грузам, а правило «за килограмм» — к более тяжелым грузам. Например, если место или единица груза весит 334 кг или более, то общая сумма, исчисляемая по правилу «за килограмм», превышает 10 000 франков П., поэтому в данном случае применяется это правило ограничения ответственности.

12. Тем не менее можно предвидеть определенные трудности толкования при практическом применении альтернативных правил Протокола. Например, было бы трудно применить слова «на одно место или единицу груза», содержащиеся в статье IV (5) Брюссельской конвенции, к следующим типам грузов: 1) частично упакованные грузы (например, тракторы, частично покрытые обшивкой из досок или брусьев, скрепленных стальной лентой); 2) крупные непокрытые обшивкой грузы (например, автомобили, железнодорожные локомотивы или тяжелое машинное оборудование); 3) насыпные или наливные грузы (например, зерно и жидкие вещества); 4) штучные грузы (например, грузы, перевозимые в контейнерах). Проблемы, связанные с этими четырьмя типами грузов, будут рассмотрены ниже.

Тип груза 1:

частично упакованные грузы

13. Что касается типа груза 1, то вопрос заключается в том, представляет ли собой частично упакованный груз «место» или же является «единицей груза». Это может иметь весьма важное значение, поскольку выражение «единица груза» может означать либо:

a) физическую единицу груза (то есть «погрузочная единица») [10]; или

b) количественную весовую единицу или единицу объема, по которой исчисляются фрахтовые сборы за груз (то есть «фрахтовая единица груза») [11].

14. Если «единица груза» означает *погрузочную* единицу (альтернатива *a*, выше), трудности решения проблем, связанных с выражением «места или единицы груза», уменьшаются, поскольку оба термина означают единственный физически отделимый предмет. Предел ответственности за такой предмет можно было бы исчислять либо на основе «одного места или одной (погрузочной) единицы», либо на основе количества килограммов общего веса предмета, если его вес превышает 334 килограмма.

15. С другой стороны, «фрахтовая единица груза» (альтернатива *b*, выше) основана не на физической возможности разделения груза, а на измерении, которое выражается в тоннах, килограммах или кубических метрах. Следовательно, часто предел ответственности в значительной степени будет различаться в зависимости от измерения его по количеству «мест» или *«фрахтовых единиц груза»*[12]. Например, частично упакованный 30-тонный локомотив может быть одним «местом» или 30 «фрахтовыми единицами

---

[10] Понятию «погрузочная единица» дается конкретное определение в статье 423 Итальянского кодекса мореплавания, в которой используется термин «единица груза» (*«unita di carico»*), то же самое, вероятно, имеется в виду под выражением «место или другая единица груза», содержащемся в Скандинавском морском кодексе, который регулирует морскую перевозку груза в отношении Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции.

[11] Это положение можно подразделить на: 1) единицу груза, указанную в определенном коносаменте в качестве основы подсчета фрахта, то есть *«объявленную фрахтовую единицу груза»;* или 2) единицу груза, обычно используемую при подсчете фрахта для однотипных товаров; то есть *«обычную фрахтовую единицу груза»*. В статье 4 (5) Закона Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов ясно подтверждается принцип «обычной фрахтовой единицы груза» путем установления предела ответственности «на одно место... или, если груз отправляется не по числу мест,— на обычную фрахтовую единицу груза». В статье 105 Швейцарского морского кодекса также используются слова «фрахтовая единица груза». См. также статью 165 Кодекса торгового мореплавания СССР.

[12] См., например, *Mitsubishi International Corp. v.S.S.* Palmetto State, 311 F.2d 382 (1962), где рулон стали, весящий $32^1/_2$ тонны, но полностью закрытый в деревянный ящик, был поврежден на сумму 31 000 долларов и в соответствии со статьей IV (5) Закона Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов рассматривался в качестве «места», в результате чего сумма ответственности судовладельца была ограничена 500 долларами. Если бы этот груз не рассматривался в качестве «места», предел ответственности измерялся бы во «фрахтовых единицах груза», которыми, вероятно, были бы тонны, и предел ответственности составил бы $32^1/_2$ раза по 500 долларов или 16 250 долларов. Сравни Gulf Italia Co.v. American Export Lines, 263 F. 2d 135 (1959), где было принято решение, что трактор весом 34,6 тонны составлял 34,6 «фрахтовой единицы груза» с предельной суммой ответственности 34,6 раза по 500 долл. или 17 300 долл. вместо одного «места» с предельной суммой 500 долларов. См. также René Rodière, *Traité Général de Droit Maritime,* Paris, 1968, p. 302.

груза» (где сумма фрахта исчисляется за тонну). В этом случае предел ответственности согласно Протоколу может быть:

1) *«За одно место или за одну единицу груза»*

a) 10 000 франков П. за 1 «место»; или

b) 300 000 франков П. за 30 «фрахтовых единиц груза» по 10 000 франков за «единицу груза»; или

2) *«За килограмм»:* приблизительно 818 160 франков П. за 30 тонн веса из расчета 30 франков за килограмм.

16. Таким образом, в случаях частично упакованных грузов слова «на одно место или на одну единицу груза» в статье 2 *a* Брюссельского протокола могут привести к спорам по следующим вопросам: 1) является ли тот или иной предмет одним «местом», одной «погрузочной единицей» или несколькими «фрахтовыми единицами груза»; 2) приводит ли правило «на одно место или на одну единицу груза» или «за килограмм» к более высокому пределу ответственности. Значительное разнообразие способов подготовки груза к отправлению затрудняет возможности предсказания [13].

Типы грузов 2 и 3: Крупные, неупакованные грузы, а также насыпные и наливные грузы

17. Отмеченные выше типы грузов 2 и 3 дают повод для меньшего числа толкований. Неупакованный железнодорожный локомотив (тип 2) трудно рассматривать в качестве «места», но еще труднее применить такой термин в отношении танкера с нефтью (тип 3). Поэтому к таким грузам суды обычно применяют термин «единица груза». Однако остается нерешенным вопрос относительно того, следует ли исчислять эти грузы в «погрузочных единицах» или «фрахтовых единицах груза», в результате чего возникают вышеупомянутые трудности.

Тип груза 4: Контейнеры

18. Во многих законодательствах возникают проблемы, касающиеся применения слов «на одно место» или «на одну единицу груза» в отношении контейнерных грузов. Следует ли рассматривать контейнер в качестве одного «места» или «одной единицы груза» в связи с положениями о пределе ответственности независимо от числа предметов, содержащихся внутри контейнера? Или следует применять предельную сумму к *каждому элементу груза,* содержащемуся в контейнере? Эти вопросы не решены основным положением об ограничении ответственности в статье 2 *a* Протокола. Вместо этого в статье 2 *c* содержится специальное направленное на уточнение этого вопроса положение, которое гласит:

«*c)* Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки, рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза в случаях, когда речь идет об этих местах или единицах груза, во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза» [14].

19. В связи с этой статьей возникает вопрос, следует ли рассматривать сам контейнер в качестве «одного места» или «одной единицы» в дополнение к предметам, содержащимся внутри этого контейнера, когда число «мест» или «единиц груза» указано в коносаменте...» [15].

20. Вопрос о том, следует ли рассматривать сам контейнер в качестве «места» или «единицы груза», можно решить путем внесения поправки в статью 2 *c* Брюссельского протокола. Такая поправка приводится ниже:

(Слова, которые следует добавить, выделены курсивом: слова, которые следует исключить, заключены в квадратные скобки [ ]; альтернативные слова заключены в круглые скобки ( ).)

Проект поправки к статье 2 c

«Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки *плюс само средство транспортировки* (когда такое средство предоставляется грузоотправителем), рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза [в случаях, когда речь идет об этих местах или

[13] Вопрос о том, является ли груз «местом» или «фрахтовой единицей груза», представляет собой неистощимый источник споров и тяжб. По некоторым тесно связанным с этой проблемой вопросам см. дело Gulf Italia Company v. American Export Lines. Inc., op. cit., где гусеничный трактор был подготовлен к отправке следующим образом: некоторые его части были покрыты водонепроницаемой бумагой, а верхняя часть была частично зарыта деревянными пленками; однако ходовые части трактора не были упакованы, а сам трактор не был закреплен. Было вынесено решение: трактор не составляет одного «места». Однако в деле *Aluminios Pozuelo Ltd. v. S. S. Navigator,* 277F. Supp. 1008 (1967) пресс, весящий 6 200 фунтов и прикрепленный болтами к салазкам, по размеру в два раза превышающим основание пресса, рассматривался как одного «место».

[14] В своем ответе Федеративная Республика Германия считает это положение «наилучшим решением, которое можно получить». В ответе Австралии отмечается, что это положение является «значительным улучшением», которое следует «сохранить в любых других поправках Гаагских правил». В ответе Чехословакии это положение считается «пока удовлетворительным решением». С другой стороны, в ответе Швеции, хотя и считается, что статья 2 *c* является «шагом вперед», отмечается, что она излишне усложнена и вызывает определенные трудности толкования».

[15] Другим нерешенным пунктом статьи 2 *c* является вопрос о том, следует ли позволять перевозчикам взимать дополнительную плату ad valorem за фрахт, когда предметы внутри контейнера оценены раздельно. См. John L. De Gurse, Jr., «The Container Clause in Article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules», 2 *Journal of Maritime Law and Commerce* 131, October 1970.

единицах груза], во всех других случаях такие средства рассматриваются как одно место или одна единица груза».

Это предложение отражено в предложенном проекте правила об ограничении ответственности, изложенном в пункте 59, ниже [16].

21. Специальное положение относительно контейнеров необходимо лишь в том случае, если сохранится альтернативное правило о пределе ответственности «на одно место или на одну единицу груза». Если будет принято правило об ограничении ответственности, основанное лишь на весовом принципе, тогда цитированное выше положение, содержащееся в статье 2 *c* Брюссельского протокола, потеряет свое значение. По этой причине все положение о контейнерах было заключено в скобки (что указывает на его альтернативный характер) в предложенном проекте правила об ограничении ответственности, как он изложен ниже.

22. Таким образом, несмотря на альтернативное правило Протокола об ограничении ответственности «за килограмм», вероятно, во многих случаях еще существует необходимость определять число «мест» или «единиц груза» для выявления того, предполагает ли правило «на одно место» или «на одну единицу груза» и «за килограмм» более высокий (и, следовательно, применимый) общий предел ответственности. Это повлечет за собой вышеописанные трудности толкования в отношении слов «на одно место» и «единиц груза» [17]. Таким образом, если Рабочая группа должна решить вопрос о том, является ли статья 2 *a* Протокола соответствующей структурной основой для положения об ограничении ответственности, она может выразить желание рассмотреть одну или несколько нижеследующих уточняющих поправок к данной статье.

23. Согласно первой из этих уточняющих поправок, слова «на одно место» могли бы послужить основой для определения предела ответственности с заменой способов ограничения ответственности «за фрахтовую единицу груза» в отношении товаров, не перевозимых по «числу мест». Такого уточнения можно было бы достигнуть путем внесения поправки к статье 2 *a* Протокола, которая бы гласила:

Альтернатива 1

«Во всех случаях ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любую потерю или повреждение груза или в связи с грузом в сумме, превышающей эквивалент *a)* в... франков за место *или, если груз исчисляется не по числу мест, за фрахтовую единицу груза* или *b)*... франков за килограмм общего веса утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше». (Курсив только в данном тексте).

24. Данный текст, который применяется в Законе Соединенных Штатов Америки о морской перевозке грузов [18], устранит двойственное толкование в отношении того, означает ли выражение «единица груза» «фрахтовую» или «погрузочную» единицу груза. Однако употребление термина «фрахтовая единица груза» может иметь серьезные недостатки. Во-первых, как было отмечено выше, сам термин «фрахтовая единица груза» носит в некоторой степени двойственный характер, поскольку он может означать либо «обычную» фрахтовую единицу груза для конкретного типа груза или «фактическую» фрахтовую единицу груза, определенную в коносаменте [19].
Во-вторых, употребление термина «фрахтовая единица груза» может вызвать произвольные изменения общего предела ответственности, в зависимости от того, исчислялись ли фрахтовые сборы «за килограмм», «за тонну» или была выплачена разовая фрахтовая сумма за весь груз. В-третьих, такой метод исчисления предела ответственности может предоставить перевозчикам возможность регулировать свои собственные пределы ответственности в соответствии со своими объявленными фрахтовыми ставками. В-четвертых, поскольку фрахтовые ставки часто определяются по весовому принципу грузов, применение «фрахтовой единицы груза» в тех многих случаях, когда перевозка груза осуществляется не по количеству «мест», может послужить лишь основой для альтернативных правил определения предела ответственности по весовому принципу, например «за тонну» (фрахтовая единица груза) и «за килограмм» (альтернативное правило об ограничении ответственности, уже изложенное в статье 2 *a*).

25. По этим причинам Рабочая группа может решить, что использование слов «фрахтовая единица груза» в статье 2 *a* не является удовлетворительным решением проблем толкования этой статьи.

26. В статью 2 *a* Протокола можно было бы добавить слова «или другая погрузочная единица», так чтобы в правиле об ограничении ответственности говорилось следующее:

---

[16] См. также пункты 23—28.

[17] В ряде ответов на вопросник выражалась неудовлетворенность словами «на одно место или на единицу груза». См. ответы Австралии, Чехословакии, Норвегии, Швеции, Федеративной Республики Германии, Ирака и СССР.

[18] 46 U.S.C. 1304 (5). В своем ответе Австралия поддерживает слова «обычная фрахтовая единица груза», поскольку, по ее мнению, они служат лучшей основой для подсчета, чем существующие в настоящее время слова «на одно место или на одну единицу груза». С другой стороны, Чехословакия, хотя и считает слова «на одно место или на одну единицу груза» «неудовлетворительными», отмечает, что фраза «обычная фрахтовая единица груза» не решает надлежащим образом проблем толкования. В ответе Федеративной Республики Германии отмечается, что слова «на одно место или на одну единицу груза» являются неудовлетворительными, однако предлагается сохранить статью 2 *a* Протокола в ее настоящем виде, поскольку, очевидно, не существует более подходящей формулировки.

[19] См. сноску 11, выше.

Альтернатива II-А

«...в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в ... франков на одно место *или другую погрузочную единицу* или ... франков за килограмм весабрутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше».

27. В качестве альтернативы можно было бы исключить слова «на одно место», в этом случае это положение гласило бы следующее:

Альтернатива II-В

«...на сумму, превышающую эквивалент в ... франков *за погрузочную единицу*...»

28. Альтернативы II-А и II-В устранили бы двойственный характер значения выражения «единицы груза». Они также связывали бы альтернативу «10 000 франков» с физически различимым компонентом груза, что, вероятно, и предусматривали авторы статьи 2 *а*[20]. Если необходимо сохранить основную структуру статьи 2 *а* с внесением в нее лишь уточняющей поправки, тогда одно из двух вышеупомянутых предложений по использованию понятия «погрузочной единицы» могло бы быть подходящим решением.

29. Однако, хотя такая уточняющая поправка могла бы оказаться полезной, она не смогла бы удовлетворить требованиям соответствующего правила об ограничении ответственности. Например, она не смогла бы решить проблемы толкования, касающиеся контейнеров[21], для решения которых потребовалось бы отдельное положение. Кроме того, при сохранении принципа «на одно место или на одну единицу груза» сохранилось бы несоответствие между правилами об ограничении ответственности за морскую перевозку грузов и правилами, действующими в других видах перевозок[22]. Оба эти недостатка свидетельствуют о неудавшейся попытке предусмотреть в одном положении две наиболее распространенные тенденции в современных перевозках: контейнерные перевозки и комбинированные или транзитные перевозки.

30. Кроме того, проблемы толкования могут возникнуть не из слов «на одно место или на одну единицу груза», а из самой структуры статьи 2 *а* о правилах об ограничении ответственности. Возьмем, например, потерю или повреждение по одному коносаменту нескольких «мест» или «единиц груза» с различным весом. В этом случае неясно, следует ли применять «более высокую» сумму согласно обоим альтернативным правилам об ограничении ответственности к каждому индивидуальному «месту» или «единице груза» или ко всему грузу в целом. Так, если груз, состоящий из пяти «мест», одно из которых весит 1000 кг, а четыре по 150 килограммов, будет потерян или поврежден, то по Протоколу можно было бы применить следующие суммы ответственности:

1) 50 000 франков (5 единиц груза по 10 000 франков за 1 единицу)

2) 70 000 франков (1000 килограммов — по 30 франков за 1 единицу груза); (10 000 франков за каждую из четырех единиц груза)

31. Если применить альтернативное правило об ограничении ответственности с «более высокой» суммой груза в целом, тогда к вышеприведенному примеру применима альтернатива 1 — «на одно место или на одну единицу груза», а если правило о «более высокой» сумме применять к каждой единице груза отдельно, тогда применима вышеупомянутая альтернатива 2.

32. По вышеприведенным причинам Рабочая группа может прийти к выводу, что проблемы, возникающие в связи со статьей 2 *а* Брюссельского протокола, невозможно решить надлежащим образом путем уточнения формулировки статьи, и она может выразить желание рассмотреть другие возможные подходы к вопросу о правиле ограничения ответственности.

2. Правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе

33. В трех основных конвенциях по вопросам транспорта содержатся положения об ограничении ответственности, основанные только на весе утерянного или поврежденного груза. Этими положениями конвенций являются:

Варшавская конвенция, статья 22 (2): «При перевозке ... грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой 250 франков за килограмм ...[23].

Конвенция ММК:

Статья 31 (1): [в отношении полностью или частично утерянного груза] компенсация не дол-

[20] Этот вывод, по-видимому, оправдывается тем обстоятельством, что содержащаяся в статье 2 *а* альтернатива «на одно место или на одну единицу груза» предназначена для применения в отношении легких ценных грузов и, прежде всего, в отношении грузов, вес которых составляет менее 334 килограммов, стоимостью более 30 франков П. за килограмм. В этой связи важное значение имеет не способ исчисления фрахтовой ставки («фрахтовая единица груза»), а вес и стоимость перевозимого физического предмета («погрузочная единица»).

[21] См. пункт 18, выше.

[22] Во всех других важных конвенциях по вопросам транспорта для исчисления предела ответственности используется правило «за килограмм». Точное название этих конвенций см. в пункте 33, ниже.

[23] Подпункт 5 статьи 22 гласит: «Суммы, указанные во франках, в настоящей статье рассматриваются как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной милиграммов золота 900-й пробы. Эти суммы могут переводиться в любую национальную валюту в округленных цифрах».

жна ... превышать 100 франков за килограмм неполного веса брутто ...[24].

Статья 33: [в случае *повреждения* груза] «компенсация не должна ... превышать:

a) если был поврежден весь груз —суммы, выплачиваемой в случае потери всего груза;

b) если была повреждена только часть груза— суммы, выплачиваемой за часть утерянного груза».

Конвенция КДПГ:

Статьи 23 (3) и 25 (2) аналогичны вышеприведенным положениям Конвенции ММК, за исключением предела денежной суммы, которая объявлена как «25 франков за килограмм неполного веса брутто»[25].

34. Определение предела ответственности по весовому принципу («за килограмм») в Брюссельской конвенции соответствовало бы основным принципам, используемым в других основных конвенциях по вопросам транспорта[26]. Такой подход исключил бы двойственное толкование слов «на одно место или на одну единицу груза» и позволил бы достигнуть наиболее адекватной пропорциональности между выплачиваемым фрахтом и максимальной суммой ответственности перевозчика[27]. Кроме того, это позволило бы решить проблемы толкования, связанные с контейнерами, поскольку вес контейнера является единственным соответствующим фактором при исчислении общего предела ответственности.

35. Для принятия в качестве основы определения предела ответственности метода «за килограмм» слова «10 000 франков на одно место или на одну единицу груза или» можно было бы исключить из статьи 2 *a* Брюссельского протокола, и тогда это положение выражалось бы следующим образом:

Альтернатива III-A

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в ... франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза»[28].

36. Следует признать, что ограничение ответственности, основанное только на весе «утерянного или поврежденного груза», не устраняет проблем классификации. Например, представьте себе, что во время перевозки был поврежден мешок с зерном весом 100 кг, и в результате этого было потеряно 30 килограммов. Следует ли предел ответственности исчислять на основе «повреждения» всего места (100 кг)? Аналогичные вопросы могут возникнуть, например, при перевозке картонной коробки, в которой содержится 10 пишущих машинок весом 10 кг каждая. Если коробка повреждена и потеряны 3 пишущие машинки, то следует ли предел ответственности исчислять на основе: *a)* «потери» трех пишущих машинок (30 кг) или *b)* «повреждения» всей картонной коробки (100 кг)? Могут иметь место и другие ситуации, как, например, при отгрузке 10 отдельных мест по одному коносаменту, из которых 3 места утеряны или повреждены или утеряна часть насыпного груза (например, зерно, перевозимое в насыпном виде в трюме).

37. Согласно альтернативе III-A, выше, в основу которой положен текст статьи 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года, понятие «повреждение» в отношении «груза» может послужить основой для решения этих проблем. Мешок с зерном, который был порван, в результате чего была повреждена часть его содержимого, был «поврежден» с коммерческой точки зрения; следовательно, предел ответственности, вероятно, должен определяться с учетом общего веса мешка. С другой стороны, если часть погруженного насыпью зерна потеряна или повреждена, коммерческая ценность остальной части груза не снижается.

38. Полезно было бы, если бы способ решения таких проблем более ясно излагался в тексте законодательного документа. С этой целью можно было бы рассмотреть проект, основанный на положениях конвенций ММК и КДПГ (выше), в которых проводится различие между потерей и повреждением груза. В таком проекте можно было бы предусмотреть следующее:

Альтернатива III-B

«...в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности:

---

[24] Статья 56 гласит: «Указанные в настоящей Конвенции или в приложениях к ней суммы в франках предполагают золотой франк весом $^{10}/_{31}$ грамма 900-й пробы по метрической системе». Эта денежная единица, известная как франк «Жерминаль», обладает достоинством приблизительно в пять раз выше, чем франк «Пуанкаре», используемый в Варшавской конвенции и в Брюссельском протоколе. Сумма ответственности 100 франков «Жерминаль», установленая в статье 31 (1) Конвенции ММК, равняется приблизительно 496 франкам «Пуанкаре».

[25] Данный подпункт гласит: «„Франк" означает золотой франк весом $^{10}/_{31}$ грамма 900-й пробы по метрической системе».

[26] Система ограничения ответственности, основанная только на весовом принципе, была предложена в ответе Норвегии и Швеция. Австралия одобрила способ определения предела ответственности, основанный на весовом принципе или «кубическом объеме» в отношении насыпных или наливных грузов.

[27] Обычно фрахтовая ставка исчисляется на основе веса или объема груза, а не на основе места или единицы груза. E. Selvig, «The Unit Limitation of Carriers' Liability», in K. Grönfors, ed., *Six Lectures on the Hague Rules*, Stockholm, 1965, p. 119.

[28] На Брюссельской дипломатической конференции 1967—1968 годов аналогичные проекты отдельно предлагали Финляндия, Норвегия и Швеция, с одной стороны, и Соединенные Штаты Америки — с другой. См., соответственно, Дипломатическая конференция по морскому праву, двенадцатая сессия (вторая фаза), Брюссель, 1968 г. *Documents*, Vol. I, Doc. No.4, 6.10.67; и Conference Diplomatique de Droit Maritime, Douzieme Session (le phase) Bruxelles 1967, *Proces — Verbaux, Documents preliminaires; Documents de travail*, p. 685.

a) в отношении *потери части или всего груза,* стоимость которого превышает сумму, эквивалентную ... франков за килограмм неполного веса брутто;

b) в отношении *повреждения* груза:

i) если был поврежден весь груз, сумма выплачивается за потерю всего груза;

ii) если была повреждена лишь часть груза, сумма выплачивается за потерянную часть груза».

39. В случае принятия правила об ограничении ответственности «за килограмм» Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть дополнительное положение, предусматривающее определенную минимальную сумму ответственности. В ответах на вопросник Секретариата было предложено включить положение, предусматривающее, что «минимальный вес брутто такого груза должен составлять ... килограммов» [29]. Следует отметить, что такое положение имело бы особое значение в отношении грузов с небольшим весом при относительно высокой ценности и позволило бы грузоотправителю получить компенсацию за фактическую потерю или повреждение груза вплоть до предписанной минимальной суммы.

40. В настоящее время в коносаментах вес указывается не всегда; поэтому, если будет принято правило об ограничении ответственности, основанное только на весовом принципе, то, вероятно, возникнет необходимость во внесении соответствующей поправки к статье 3 (3) *b* Брюссельской конвенции. Статья 3 (3) *b* предусматривает, чтобы перевозчик по требованию грузоотправителя выдал коносамент с указанием «*либо* числа мест или единиц, *либо* количества, либо веса груза, смотря по обстоятельствам, в соответствии с письменным представлением грузоотправителя». (Курсив только в данном тексте). Рабочая группа, возможно, решит рассмотреть поправку к статье 3 (3) *b*, гласящую:

«После получения груза в свое распоряжение перевозчик либо судовладелец, либо агент перевозчика по требованию грузоотправителя выдает коносамент с указанием среди прочего:

...

b) числа мест или единиц, либо количества, смотря по обстоятельствам, и *веса*, в соответствии с письменным представлением грузоотправителя». (Курсив только в данном тексте).

[29] За включение такого положения выступает в своем ответе на вопросник Секретариата Норвегия; возможность включения такого положения отмечается и в ответе Швеции. Положение о предполагаемом минимальном весе брутто содержится и в проекте конвенции о комбинированных перевозках (ТСМ) (1971 г.) статья 10 (3). СТС IV/18, TPANS/374, добавление II.

3. Другие методы

41. Иногда получали поддержку и другие предложения относительно правил об ограничении ответственности, в основу которых положены другие принципы исчисления ответственности, помимо тех, о которых речь шла выше. Два примера таких предложений излагаются ниже:

a) Ограничение ответственности, основанное на «единице веса или единице объема»

42. Подкомитет ММК по коносаментам рассматривал систему ограничения ответственности, основанную на «единице веса или единице объема», как одну из альтернативных поправок к статье 4 (5). Комментируя доклад Подкомитета, одна из национальных ассоциаций по морскому праву поддержала именно эту альтернативу и предложила следующий проект положения для осуществления этой альтернативы:

«В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери и повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент ... франков *за тонну или за 40 куб. футов по выбору истца* (содержание франка составляет 65,5 млг золота 900-й пробы по метрической системе), если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент» [30]. (Курсив только в данном тексте)

b) Ограничение ответственности, основанное на сумме, выплачиваемой за фрахт

43. На конференции 1923 года по разработке Гаагских правил французские перевозчики предложили сумму ответственности, равную десятикратной сумме фрахтовой ставки [31]. Это предложение на дипломатической конференции 1968 года не обсуждалось.

4. Краткое изложение предложений относительно основного правила об ограничении ответственности

44. Наиболее важные предложения относительно основного правила об ограничении ответственности, о которых речь шла в предыдущих пунктах, излагаются ниже. Слова, которые следует включить, даны курсивом; слова, которые следует исключить, поставлены в квадратные скобки: *слова следует включить;* [слова следует исключить].

Альтернатива I

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не не-

[30] Итальянская ассоциация по морскому праву, замечания по докладу Международного подкомитета, Международный морской комитет, XXVI конференция, Стокгольм, 1963 год, *Протоколы,* стр. 130.

[31] См. Rodière, op. cit., p. 417.

сут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в *a)* на одно место или, *если груз отправляется не по количеству мест, на одну фрахтовую* единицу груза, или *b)* за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше» [32].

Альтернатива II

Вариант A

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в *a)* на одно место или на *другую погрузочную* единицу или *b)* *за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза,* в зависимости от того, какая сумма выше» [33].

Вариант B

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в *a)* на [одно место или] одну *погрузочную* единицу или *b)* за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше» [34].

Альтернатива III

Вариант A

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в [франков на одно место или на одну единицу груза или] ... за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза» [35].

Альтернатива III-B

Вариант B

«...В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности»:

a) в отношении *потери всего или части* груза в сумме, превышающей эквивалент ... франков за килограмм неполного веса брутто;

b) в отношении *повреждения* груза:

i) если был поврежден весь груз, сумма выплачивается за потерю всего груза;

ii) если была повреждена только часть груза, сумма выплачивается за потерю части груза [36].

C. ДРУГИЕ ВОПРОСЫ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ ПРИ ПРЕДСТАВЛЕНИИ ОБЩЕГО ПРАВИЛА ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

45. В дополнение к основному правилу об ограничении ответственности Рабочая группа, возможно, решит рассмотреть другие вопросы, которые связаны с проблемой ограничения ответственности и которые могут быть включены в полный текст по этому вопросу. Некоторые такие вопросы перечислены и кратко описаны в настоящем разделе.

1. Определение соответствующей денежной единицы

46. Статья 9 Брюссельской конвенции предусматривает, что:

«Денежные единицы, упоминаемые в данной конвенции, даются в их золотом содержании.

Договаривающиеся государства, в которых фунты стерлингов не выступают в качестве денежной единицы, резервируют за собой право перевода указанных в данной конвенции сумм, выраженных в фунтах стерлингов, в округленных цифрах...».

Очевидно, это положение было включено в Брюссельскую конвенцию в интересах единообразия в отношении предельных сумм в различных национальных законодательствах. Однако на практике предельные суммы ответственности в национальных законодательствах крайне разнообразны, как это видно из перечня национальных предельных сумм ответственности, содержащегося в приложении I.

47. В Брюссельском протоколе дается более конкретное определение соответствующей денежной единицы, чем в Брюссельской конвенции. Статья 2 *d* Брюссельского протокола гласит [37]:

«*d)* Франк означает денежную единицу с золотым содержанием 65,5 млг золота 900-й пробы по метрической системе. Дата перевода данной суммы в национальную валюту опре-

[32] Обсуждалась в пунктах 23—25, выше.
[33] Обсуждался в пунктах 26—31, выше.
[34] Там же.
[35] Обсуждался в пунктах 35—37.

[36] Рассмотрен в пунктах 38—40, выше.
[37] Статья 4 Брюссельского протокола исключает существующую статью 9 Брюссельской конвенции.

деляется постановлением суда, занимающегося данным делом»[38].

2. Применение правил об ограничении ответственности к служащим и агентам перевозчика

48. Согласно статье 4 (5) Брюссельской конвенции, *«ни перевозчик», «ни судно»*, если грузовладелец не объявил о ценности груза, не несут ответственности за ту часть суммы, которая превышает установленную сумму ответственности. В статье 1 *а* понятие «перевозчик» *включает* также «судовладельца или фрахтователя, который подписывает с грузоотправителем договор о перевозке». Таким образом, Брюссельская конвенция не содержит ясного положения об ограничении ответственности служащих или агентов перевозчика, и во многих правовых системах суды отказывались путем толкования распространять действие статьи 4 (5) на эти стороны[39].

49. Статья 3 Брюссельского протокола содержит следующие положения, согласно которым правило об ограничении ответственности распространяется на сотрудников и агентов:

«2. Если такой иск возбуждается против какого-либо служащего или агента перевозчика (при условии, что такой служащий или агент не является независимым подрядчиком), то такой служащий или агент может воспользоваться правом на освобождение от ответственности или на ограничение ответственности, к которому согласно настоящей Конвенции может прибегать перевозчик[40].

«3. Совокупная сумма, подлежащая взысканию с перевозчика и с таких служащих и агентов, ни в коем случае не должна превышать суммы, предусмотренной данной Конвенцией»[41].

Это положение сохранено в предложенном правиле об ограничении ответственности, изложенном в пункте 59, ниже.

50. Хотя цитированное выше положение было бы полезным уточнением, тем не менее в проект основного правила об ограничении ответственности можно было бы включить служащих и агентов, и, таким образом, отпала бы необходимость в разработке отдельного правила для служащих и агентов. В этом случае основное правило об ограничении ответственности гласило бы:

«...В любом случае ни перевозчик или его служащие и агенты, ни судно не несут ответственности за потери или повреждение груза или в связи с грузом, в сумме, превышающей ...».

Такая мысль включена в предложение для общего правила об ограничении ответственности, изложенное в пункте 59, ниже. В случае принятия такого метода составления правила, вероятно, было бы полезным сохранить цитированную выше статью 3 (3) Брюссельского протокола в качестве отдельного положения. Это было учтено в вышеупомянутом предложении.

3. Последствия потери или повреждения груза в результате преднамеренного или небрежного поведения

51. Возникли неясности в связи с последствиями крайне небрежного или преднамеренно неправильного поведения перевозчика, его служащих или агентов для положений об ограничении ответственности, содержащихся в статье 4 (5)[42]. В Брюссельском протоколе имеются правила в отношении случаев потери или повреждения в результате небрежного или преднамеренно неправильного поведения. В статьях 2 *е* и 3 (4) Протокола предусматривается:

«2 *е* — Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным

---

[38] Сравни Варшавскую конвенцию, статья 22 (4), в которой также используется франк Пуанкаре; также Конвенцию ММК, статья 56 и Конвенцию КДПГ, статья 23 (3), в которых используется золотой франк «Жерминаль», определенный в обеих конвенциях как франк «весом 10/31 грамма 900-й пробы по метрической системе». Сравни также статью XI (5) Гаагского протокола: «Перевод этих сумм в национальные валюты, не имеющие золотого содержания, в случае судебного разбирательства производится в соответствии с золотой стоимостью этих валют на день судебного решения». В ответе Федеративной Республики Германии отмечается, что определение даты перевода франка Пуанкаре в национальную валюту не следует оставлять на усмотрение национальных судов, а должно предусматриваться в Конвенции, что такой датой является дата возникновения претензии.

[39] Основным правилом, по всей видимости, является то, что перевозчик может в законном порядке указать в своем коносаменте, что его служащие и агенты пользуются преимуществами положения об ограничении ответственности (а также других положений договора о перевозке). Однако в целях эффективности в таком условии должно быть прямо выражено намерение перевозчика распространить на вышеуказанные стороны положение об ограничении ответственности. См. *Bernard Screen Printing v. Meyer Line* 1971 A. M. C. 1887; Сравни *Cabot Corporation v. S. S. Mormacswan*, 1971 A. M. C. 1130. См. также U. S. A., *Robert C. Herd and Co. v. Krowill Machinery Corp.* (1959 A. M. C. 879; 79 S. Ct. 766; 359 U. S. 297; France: 1959 D. M. F. 587; C. A. Aix 18.3.1958, U. K.: *Midlands Silicones Ltd. v. Scruttons Ltd.* (1959) 1 Lloyd's Rep. 289, QB (1960) 1 Lloyd's Rep. 571 C. A. Australia: *Wilson v. Darling Island Stevedoring Company* (1956) 1 Lloyd's Rep. 346. См. общую работу по этому вопросу — Selvig, Unit Limitation, op. cit., 157 et seq.

[40] Сравни статью 25А (1) Варшавской конвенции (дополненной статьей XIV (1) Гаагского протокола), в соответствии с которой положение об ограничении ответственности распространяется на служащего или агента, «если он докажет, что он действовал при выполнении своих служебных обязанностей...».

[41] Статья 25А (2) Варшавской конвенции содержит аналогичное правило.

[42] Эти неясности связаны с вопросом о том, дают ли слова «в любом случае» перевозчикам право на ограничение их ответственности даже в случаях преднамеренного или небрежного поведения.

пунктом, если имеется доказательство того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению» [43].

«...3 (4)... Однако служащий или агент перевозчика не имеет права пользоваться положениями данной статьи, если имеются доказательства, что такое повреждене произошло в результате действия или упущения со стороны служащего или агента, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению» [44].

52. Следует отметить, что в вышеупомянутых положениях проводится различие между «действием и упущением *перевозчика*» (статья 2 *е*) и «действием или упущением *служащего или агента* [статья 3 (4)]. В результате проведения такого различия возникают сомнения относительно того, будет ли применяться правило об ограничении ответственности *перевозчика* в том случае, если повреждение преднамеренно причинено *служащим* или *агентом*. Как отмечалось в Первом докладе Генерального секретаря, проведение различия между действиями «перевозчика» и действиями его «служащих и агентов» в условиях работы современных деловых организаций представляется трудным и, по-видимому, не соответствует тенденциям в современном праве в отношении ответственности деловых организаций. См. Первый доклад Генерального секретаря (A/CN.9/63/Add.1), пункты 153—156, 163—166. На своей четвертой сессии Рабочая группа при разработке твердых единообразных правил для ответственности перевозчика опустила положения Гаагских правил, в которых проводится различие между «перевозчиком» и его «служащими и агентами». Доклад о четвертой сессии, пункт 28.

53. Согласно статье 25 (2) Варшавской конвенции, перевозчик не может воспользоваться рядом положений, направленных на его защиту, включая положение об ограничении ответственности за совершение определенного злоумышленного поступка «любым агентом перевозчика, действовавшим при выполнении своих служебных обязанностей». Аналогичным образом статья XIII Гаагского протокола исключает возможность применения пределов ответственности за определенное действие «перевозчика, его служащих или агентов». Согласно статье 29 (2) Конвенции КДПГ, перевозчик не может воспользоваться положениями, которые исключают или ограничивают его ответственность, если «ущерб был вызван злоумышленным поступком или виной агентов транспортера или других лиц, к услугам которых транспортер прибегает для выполнения перевозки в момент выполнения этими агентами или другими лицами возложенных на них обязанностей». Сравни статьи 37 и 40 Конвенции ММК.

54. Конвенция, регулирующая ответственность морских перевозчиков, соответствовала бы методам других конвенций по вопросам перевозки в результате включения следующего проекта, сочетающего статьи 2 *е* и 3 (4) Брюссельского протокола. (Дополнительные фразы выделены курсивом):

Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным пунктом, если имеются доказательства того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика *или любого из его служащих или агентов (при выполнении им служебных обязанностей)*, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и с сознанием того, что это может привести к повреждению. *Таким же образом служащий или агент перевозчика не имеют права воспользоваться такими положениями в отношении такого действия или упущения с их стороны.*

55. В одном ответе на вопросник Секретариата рекомендуется «принять не допускающее исключений» правило об ограничении ответственности, которое бы применялось независимо от причины потери или повреждения груза [45]. Такое правило помогло бы избежать тяжб и неясностей, вытекающих из претензий о том, что действие или упущение, повлекшее за собой повреждение, было совершено преднамеренно или по небрежности. Однако, вероятно, такое правило можно было бы рассматривать лишь в связи с относительно высокой предельной денежной суммой ответственности. Если бы Рабочая группа одобрила такой подход, то можно было бы сформулировать проект такого положения в будущем докладе в связи с обсуждением конкретных предельных денежных сумм.

[43] Статья 25 Варшавской конвенции лишает перевозчика права на ограничение своей ответственности, если повреждение явилось следствием его «действия.., имевшего целью причинить ущерб» или если агент действовал при исполнении своих служебных обязанностей. В это положение была внесена поправка статьей XIII Гаагского протокола, которая гласит, что «пределы ответственности... не будут применяться, если будет доказано, что ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика или его агентов, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб». В статье 29 Конвенции КДПГ используется термин «злоумышленный поступок». В статье 37 Конвенции ММК предусматривается, что в случаях «преднамеренного неправильного поведения или небрежности... выплачивается полная компенсация за доказанный ущерб, не превышающий двойной» максимальной суммы, которая при других обстоятельствах подлежит выплате согласно правилам об ограничении ответственности.

[44] Статья 25 (3) *а* Варшавской конвенции лишает служащих и агентов права пользоваться правилами об ограничении ответственности, «если доказано, что ущерб причинен в результате действия или бездействия агента, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер с сознанием того, что это может причинить ущерб». Статья 29 (2) Конвенции (КДПГ) лишает сотрудников и агентов права на ограничение их личной ответственности, если доказано, что ущерб был причинен в результате их «преднамеренно неправильного поведения».

[45] См. ответ Норвегии на вопросник о коносаментах.

4. Общий предел ответственности перевозчиков

56. В соответствии с правилом «за килограмм» в статье 2 *a* Протокола не указывается предельная сумма, которая может устанавливаться в связи с максимальным пределом ответственности в случаях, касающихся особо тяжелых грузов. Отсутствие такого общего предела обсуждалось на Дипломатической конференции 1968 года, на которой ряд делегатов представили предложения, направленные на установление такого предела [46].

57. Однако эти предложения в конечном счете были отклонены, главным образом потому, что в них не было необходимости ввиду существования конвенции 1957 года об общепринятом в мире пределе ответственности [47] и ввиду того, что в некоторых случаях они могут чрезмерно ограничить компенсацию [48].

58. Решение Дипломатической конференции 1968 года отклонить предложения об общем верхнем пределе ответственности перевозчика соответствовало подходам основных конвенций по вопросам транспорта, в которых устанавливаются более высокие суммы ответственности «за килограмм», но не устанавливаются конкретные пределы. Следует также отметить, что высказывались предложения установить предел ответственности «на одно место или на одну единицу груза», что дало бы повод для двойственного толкования, о котором говорилось выше в связи с этими терминами.

5. Краткое изложение предложений относительно общего правила об ограничении ответственности

59. Ниже приводятся в виде проекта документа различные положения, которые могут быть необходимы для установления общего правила об ограничении ответственности. Слова, подлежащие выбору, заключены в скобках.

Для подпункта *a* даются альтернативные положения:

a) Альтернатива I

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик или его служащие и агенты, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент на (одно место или другую) погрузочную единицу за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше».

Альтернатива II

«Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик или его служащие или агенты, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза».

b) «Франк означает денежную единицу с золотым содержанием в 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы по метрической системе. Дата перевода данной суммы в национальную валюту определяется постановлением суда, занимающегося данным делом».

c) [49] («Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки плюс само средство транспортировки (когда такое средство предоставлено грузовладельцем), рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза [в случаях, когда речь идет

---

[46] См., например, предложения Дании, Федеративной Республики Германии, Японии и Нидерландов на Дипломатической конференции по морскому праву, двенадцатая сессия, вторая фаза, Брюссель, 1968 г., *Verbatim Reports* 21—2, p. 104.

[47] Международная конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов, подписана в Брюсселе 10 октября 1957 года. Эта Конвенция дает право перевозчику ограничить свою ответственность до 1 000 франков за каждую тонну груза судна в случае предъявления исков о собственности (3 000 франков за тонну по искам, связанным со смертью и телесными повреждениями), если только ущерб, в связи с которым был возбужден иск, не явился следствием ошибки владельца или был причинен с его ведома. Эта Конвенция дополняет Брюссельскую конвенцию.

[48] На Дипломатической конференции 1968 года глава английской делегации и член Редакционного комитета по составлению статьи 2 *a* Протокола сэр Кеннет Диплок сделал следующие замечания относительно общего предела ответственности перевозчиков:

«...Мы составили проект, в котором устанавливаются... пределы. ...Схема... была... слишком сложна для того, чтобы удовлетворить большинство стран, ...и когда была названа цифра в 200 тыс. франков, самая высокая, о которой думали, тем из нас, кто голосовал против этого предложения, стало ясно, что вследствие такой несправедливости многие страны могут отказаться присоединиться к этой Конвенции. При чисто арифметическом подсчете при 30 франках за килограмм сумма в 200 тыс. франков будет получена при грузе 6,6 тонны. Уже в настоящее время многие контейнеры составляют 20 тонн, а некоторые превышают 30 тонн. В результате этого сумма компенсации за любой груз в контейнере, конкретно не перечисленный в качестве мест, будет зависеть от размера контейнера, в котором находился груз. Если контейнер составляет 6,6 тонны или менее, то грузовладелец получит полную сумму из расчета 30 [франков за кг], а если весь контейнер составит 21 тонну, он получит лишь $^1/_3$ этой суммы. Если вес контейнера составит 33 тонны, грузовладелец получит лишь $^1/_5$ суммы.

...Это не представляется удовлетворительным решением проблемы как с точки зрения грузовладельца, так и, разумеется, с точки зрения перевозчика». См. *Verbatim Reports*, Vol. 21-2, pp. 151—152.

[49] Это положение заключено в скобки, поскольку в случае утверждения правила об ограничении ответственности только по весовому принципу необходимость в нем отпадет — как это предлагается в альтернативе II, в подпункте *a*, выше.

об этих местах или единицах груза], во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза».)

d) Заявление, упомянутое в подпункте *a* данного пункта, если оно внесено в коносамент, считается доказательством prima facie, но не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

e) По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться какая-либо другая максимальная сумма, чем та, которая упомянута в подпункте *a* данного пункта, при условии, что никакая максимальная сумма, установленная таким образом, не будет ниже соответствующей максимальной суммы, упомянутой в данном подпункте.

f) Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным пунктом, если имеется доказательство того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика или любого из его служащих или агентов (во время исполнения своих обязанностей), допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению. Равным образом, ни служащие, ни агенты не имеют права на преимущества, вытекающие из таких положений, в отношении такого действия или упущения с их стороны.

g) Общая сумма, подлежащая взысканию с перевозчика и с его служащих и агентов, ни в коем случае не должна превышать предела, предусмотренного в настоящей Конвенции.

h) В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения груза или в связи с грузом, если грузоотправитель сознательно неправильно указал в коносаменте характер или стоимость этого груза.

D. Принципы, которые следует учитывать при установлении суммы ответственности

60. В настоящем докладе вопрос о сумме ответственности остается нерешенным, поскольку считалось, что конкретные суммы будут определены в будущем. Тем не менее Рабочая группа, возможно, решит рассмотреть *принципы* определения соответствующей предельной суммы. В данном разделе излагаются альтернативные принципы для рассмотрения Рабочей группой.

1. Восстановление стоимости первоначальной суммы ответственности, установленной в 1924 году

61. В принятой в 1924 г. Брюссельской конвенции предельная сумма ответственности составляет «100 фунтов стерлингов» за одно место или за одну единицу груза. Как отмечалось выше [50], реальная стоимость этой суммы вследствие инфляционного процесса в течение 49 лет значительно снизилась, и, таким образом, настоящая стоимость суммы «100 фунтов стерлингов» составляет лишь часть стоимости 1924 года [51]. Общепризнано, что предельная сумма ответственности по Брюссельскому протоколу «на одно место или на одну единицу груза» «10 000 франков Пуанкаре» *не* восстанавливает первоначальной стоимости «100 фунтов стерлингов» [52]. Поэтому Рабочая группа может решить рассмотреть вопрос о том, будет ли восстановление суммы 100 фунтов стерлингов до стоимости 1924 г. соответствующим принципом для установления новой предельной суммы ответственности.

2. Сравнение с другими конвенциями по вопросам транспорта

62. Сравнение предельных сумм ответственности в других основных конвенциях по вопросам транспорта может послужить полезным руководством. Из такого сравнения следует, что сумма ответственности «за килограмм» по Брюссельскому протоколу намного ниже сумм ответственности «за килограмм» в других конвенциях по вопросам транспорта, как это видно из нижеследующей таблицы:

Таблица 1

Конвенция	*Предельная сумма ответственности*	*Процент к сумме ответственности по Брюссельскому протоколу*
Брюссельский протокол	30 франков за килограмм	100
Варшавская конвенция [53]	250 франков за килограмм	833
Конвенция ММК [54]	496 франков за килограмм	1 650

[50] См. пункт 5, выше.

[51] См. сноску 7, выше.

[52] Председатель Рабочей группы по вопросу об ограничении ответственности на Дипломатической конференции 1968 года признал, что 10 000 франков «...на 20 или 25 процентов *ниже*, чем стоимость суммы 100 фунтов золотых стерлингов, установленной в 1924 году, но, несомненно, это является значительным повышением уровня, до которого фактически снизилась стоимость этой суммы в различных странах». *Conference Diplomatique de Droit Maritime*, op. cit., 1967, p. 716.

[53] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года, 137 Лига Наций, *Treaty Series* 11, статья 22. Существуют определенные требования и исключения к основным правилам всех конвенций, цитируемых здесь.

[54] Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза (ММК), подписанная в Берне 25 октября 1952 года, 241 United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, Article 31, p. 427. Фактическая сумма, указанная в статье 31, составляет «100 франков за кг», однако в статье 56 франк определяется как «золотой франк весом $^{10}/_{31}$ грамма 900-й пробы по десятичной системе». Достоинство этой денежной единицы, иногда называемой «франк Жерминаль», приблизительно в пять раз выше, чем франк Пуанкаре. Для облегчения сравнения сумма ответственности по Конвенции ММК, равная 100 франкам Жерминаль, в таблице 1, выше, конвертирована в франки Пуанкаре. См. также Протокол от 25 февраля 1961 года и Протокол А от 29 апреля 1964 года, статья 31.

Конвенция	Предельная сумма ответственности	Процент к сумме ответственности по Брюссельскому протоколу
Пересмотренный проект Конвенции ММК [55]	238 франков за килограмм	825
Конвенция КДПГ [56]	123 франка за килограмм	414

Приложение I

Суммы ответственности «на одно место или на одну единицу» по отдельным странам

Страна	Предельная сумма	Официальный эквивалент в фунтах стерлингов	Округленная эквивалентная сумма в долл. США
Австралия [a]	400 австралийских долларов	47	122
Бельгия	17 500 бельгийских франков	150	370
Канада	500 канадских долл.	192	500
Дания	1 800 датских крон	99	257
Финляндия [b]	600 новых финских марок	56	146
Франция	2 000 франков	150	390
Федеративная Республика Германии	1 250 марок	149	388
Греция	8 000 драхм	102	264
Ирландия	100 фунтов стерлингов	101	261
Италия	200 000 лир	131	340
Япония	100 000 йен	123	320
Нидерланды	1 250 флоринов	148	385
Норвегия	1 800 норвежских крон	104	270
Португалия	12 500 эскудо	138	359
Испания	5 000 песет	31	80
Швеция	1 800 шведских крон	145	378
Швейцария	2 000 швейцарских франков	203	528
Соединенное Королевство [c]	100 фунтов стерлингов	100	260
Соединенные Штаты	500 долларов	192	500
СССР [d]	250 рублей	115	300

Источник валютного курса: Международный валютный фонд, *International Financial Statistics*, May 1972, p. 6.

[a] Генеральному секретарю сообщили, что в 1957 году в Австралии было заключено соглашение между главными судовладельцами, представителями страховых компаний и перевозчиками, согласно которому предельная сумма была увеличена со 100 австралийских фунтов стерлингов до 200 австралийских фунтов стерлингов (в настоящее время 400 австралийских долларов).

[b] Для истцов, имеющих юридический адрес в иностранном государстве, предельная сумма составляет 18 000 старых финских марок золотом (приблизительно 1 800 новых финских марок), если существует соглашение между Финляндией и данным иностранным государством о применении более высокой предельной суммы в отношении судов, принадлежащих соответствующим государствам.

[55] Проект поправок к Конвенции ММК был принят 7 февраля 1970 года на седьмой конференции по пересмотру Конвенции ММК, проведенной в Берне. См. Office central des transports internationaux par chemins de fer, Berne, «Rapport de gestion», 1970, p. 6. В одной из таких поправок предельная сумма ответственности сокращается со 100 до 50 франков Жерминаль. Поправки, составленные в 1970 году, еще не вошли в силу.

[56] Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) подписана в Женеве 19 мая 1956 года, United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, article 23, p. 210. В статье 23 фактически устанавливается предельная сумма «25 франков за килограмм». Однако, как и в статье 56 Конвенции ММК (см. сноску 3, выше), франк определяется как «золотой франк весом $^{10}/_{31}$ грамма 900-й пробы по десятичной системе». Так же как и в случае с Конвенцией ММК, предельная сумма ответственности 25 франков Жерминаль по Конвенции КДПГ в вышеуказанной таблице была конвертирована в франки Пуанкаре для облегчения сравнения.

[c] Английские грузовладельцы, судовладельцы и страховщики заключили в 1950 году соглашение об увеличении предельной суммы до 200 фунтов стерлингов «в законной валюте». (Соглашение английской ассоциации по морскому праву от 1950 года — хорошо известное как «Соглашение о золотой оговорке»). Это соглашение регулирует споры, возникающие между сторонами этого соглашения при условии, что эти споры заслушиваются в Соединенном Королевстве.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Тексты статьи 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года и статей 2 и 3 Брюссельского протокола 1968 года

А. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанная в Брюсселе 26 августа 1924 года

4 (5) «В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую 100 фунтов стерлингов на одно место или на одну единицу груза, или на эквивалентную сумму, выраженную в другой валюте, если грузоотправитель до погрузки не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент.

Такое заявление, если оно включено в коносамент, является доказательством prima facie, но оно не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться любая другая максимальная сумма, чем упомянутая в данном пункте, при условии, что такая максимальная сумма будет не ниже вышеназванной цифры.

В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери или повреждения груза или в связи с грузом, если грузоотправитель намеренно не указал в коносаменте характер или стоимость этого груза».

В. Протокол о поправках к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанный в Брюсселе 25 августа 1924 года

Статья 2. Исключить пункт 5 статьи 4 и заменить его следующим:

а) Если до погрузки грузоотправитель не заявил о характере и стоимости такого груза и не включил эти данные в коносамент, то в любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за любые потери или повреждения груза или в связи с грузом на сумму, превышающую эквивалент в 10 000 франков на одно место или на одну единицу груза или 30 франков за килограмм веса брутто утерянного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

b) Общая сумма, подлежащая взысканию, рассчитывается по отношению к стоимости такого груза в том месте и в то время, где и когда в соответствии с условиями договора этот груз разгружается с судна или должен быть разгружен.

Стоимость груза устанавливается в соответствии с ценами товарной биржи либо — при отсутствии таких цен — в соответствии с текущими рыночными ценами, либо — при

отсутствии цен торговой биржи и текущих рыночных цен — по отношению к нормальной стоимости груза такого же характера и качества.

c) Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки, рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза в случаях, когда речь идет об этих местах или единицах груза, во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза.

d) Франк означает денежную единицу с золотым содержанием в 655 миллиграммов золота 900-й пробы по метрической системе. Дата перевода данной суммы в национальную валюту определяется постановлением суда, занимающегося данным делом.

e) Ни перевозчик, ни судно не имеют права на преимущества, вытекающие из ограничения ответственности, предусмотренной данным пунктом, если имеется доказательство того, что повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны перевозчика, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению.

f) Заявление, упомянутое в подпункте *a* данного пункта, если оно внесено в коносамент, считается доказательством prima facie, но не является обязывающим или окончательным для перевозчика.

g) По договоренности между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и грузоотправителем может устанавливаться какая-либо другая максимальная сумма, чем та, которая упомянута в подпункте *a* данного пункта, при условии, что никакая максимальная сумма, установленная таким образом, не будет ниже соответствующей максимальной суммы, упомянутой в данном подпункте.

h) В любом случае ни перевозчик, ни судно не несут ответственности за потери и повреждения груза или в связи с грузом, если грузоотправитель сознательно не указал в коносаменте характер или стоимость этого груза.

Статья 3. Между статьей 4 и статьей 5 настоящей Конвенции вставить статью 4-бис следующего содержания:

1. Освобождение от ответственности и ограничение ответственности, предусмотренное в настоящей Конвенции, применяется в любом иске, предъявляемом перевозчику за потерю или повреждение груза, подпадающего под действие договора перевозки, независимо от того, основывается ли такой иск на договорной или деликтной ответственности.

2. Если такой иск возбуждается против какого-либо служащего или агента перевозчика (при условии, что такой служащий или агент не является независимым подрядчиком), то такой служащий или агент может воспользоваться правом на освобождение от ответственности или на ограничение ответственности, к которому согласно настоящей Конвенции может прибегать перевозчик.

3. Совокупная сумма, подлежащая взысканию с перевозчика и с таких служащих и агентов, ни в коем случае не должна превышать суммы, предусмотренной в данной Конвенции.

4. Однако служащий или агент перевозчика не имеет права пользоваться положениями данной статьи, если имеются доказательства, что такое повреждение произошло в результате действия или упущения со стороны служащего или агента, допущенного с намерением нанести повреждение или по небрежности и со знанием того, что это может привести к повреждению.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ: ПЕРЕВАЛКА

А. ВВЕДЕНИЕ: ВИДЫ КОНОСАМЕНТОВ

1. Как было отмечено в общем введении к этому докладу, среди вопросов, отобранных для рассмотрения Комиссией, находится вопрос о применении в коносаментах оговорок о «перевалке».

2. «Перевалка» имеет место, когда в ходе перевозки груза в соответствии с договором о перевозке перевозчик, заключивший договор с грузоотправителем (здесь называемый «договаривающийся перевозчик»), передает груз другому перевозчику (здесь называемый «последующий перевозчик» или «дальнейший перевозчик»). Перевалка может происходить в различных условиях; важно проводить различие между двумя различными видами положений о перевалке.

3. Первый вид (часто называемый «сквозным коносаментом») устанавливает «порт выгрузки», в отношении которого имеется конкретная договоренность о том, что в нем будет иметь место перевалка. Например, грузоотправитель в Бомбее, который посылает товары в Токио, может заключить договор с договаривающимся перевозчиком о перевозке груза на его судне в Сидней, а в Сиднее он должен перегрузить груз на судно последующего перевозчика для перевозки из Сиднея в Токио. В соответствии с этой операцией лицевая сторона коносамента заполняется следующим образом: «Судно: *пароход «Алисия»;* порт погрузки: *Бомбей;* порт разгрузки: *Сидней;* конечный порт назначения: *Токио*».

4. На обратной стороне коносамента среди напечатанных типографским способом положений может находиться следующее положение:

> «Независимо от того, имеется ли четкая договоренность или нет, перевозчик имеет право везти груз в порт его назначения как на указанном, так и на другом судне или судах, принадлежащих перевозчику или другим лицам.... Когда конечный порт назначения, в который перевозчик, возможно, обязался доставить грузы, не совпадает с портом разгрузки судна, *перевозчик действует только как экспедитор.*
>
> Ответственность перевозчика ограничивается частью перевозки, осуществляемой им на судах под его контролем, и перевозчик не признает никаких исков за повреждения или убытки, касающиеся какой-либо другой части транспортировки, даже если им была получена стоимость фрахта за всю транспортировку» [1].

5. Важной особенностью вышеупомянутого коносамента является то, что в договоре о перевозке конкретно обусловливается передача ответственности за перевозку договаривающегося перевозчика последующему перевозчику в промежуточной точке (например, в Сиднее). Следует отметить, что, согласно коносаменту, в связи с этой передачей ответственности договаривающийся перевозчик действует только в качестве агента владельца груза при заключении договоренности

[1] Коносамент CONLINE, термины линейного коносамента, принятые Балтийской и Международной морской конференцией. Доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах (TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 1), приложение III, часть B в разделе 6.

о пересылке груза. По мнению ведущих авторитетов, в этом случае, «по-видимому, порт разгрузки для перевалки необходимо рассматривать в качестве альтернативного порта разгрузки в соответствии с договором; с того времени договор о перевозке, охватываемый коносаментом, считается прекратившим действие, а Гаагские правила не применяются к перевозчику, который был его стороной» [2].

6. Второй вид коносамента не определяет точно промежуточный порт разгрузки. Например, при перевозке груза из Бомбея в Токио незаполненные места на лицевой стороне коносамента могут быть заполнены следующим образом: «Судно: *пароход «Алисия»*. Порт погрузки: *Бомбей;* Порт разгрузки: *Токио»*.

7. Однако условия перевозки, изложенные на обратной стороне коносамента, обычно включают в себя положение о том, что перевозчику дается право на перевалку груза. Например, в коносаменте CONLINE в разделе 6 устанавливается:

> *«Независимо от того, имеется ли четкая договоренность или нет*, перевозчик имеет право везти груз в порт его назначения как на указанном, так и на другом судне или судах, принадлежащих перевозчику или *другим лицам*, либо другим видам транспорта, следовать в этот порт прямо или удлиненным путем и перевозить груз или часть его без захода в порт назначения, переваливать, сгружать и хранить груз либо на берегу, либо на плаву, перегружать на другое судно и отправлять его за счет перевозчика, *однако на риск торговца»* [3].

8. Многие коносаменты также содержат положения, обычно в пункте, уполномочивающем перевалку, о том, что договаривающийся перевозчик и каждый последующий перевозчик несут ответственность за утерю груза или принесенный ему ущерб только тогда, когда груз находится в их распоряжении. Имеется ряд вариантов этого вида положения. В коносаменте CONLINE говорится следующее:

> «Ответственность перевозчика ограничивается *частью перевозки, осуществляемой им на судах под его контролем*, и перевозчик не признает никаких исков за повреждения или убытки, касающиеся какой-либо другой части транспортировки, *даже если им была получена стоимость фрахта за всю транспортировку»* (раздел 6).

9. Подобная же цель отражена в пунктах, в которых заявляется о том, что груз считается доставленным, когда груз оставляет судно договаривающегося перевозчика. Примером такого пункта может быть следующее:

> «Любая ответственность перевозчика в любом качестве также прекращается, а груз считается доставленным им в соответствии с этим коносаментом и этот договор о перевозке считается полностью выполненным в результате фактической или косвенной передачи груза любому такому лицу или последующему перевозчику в порту разгрузки или в другом месте в случае досрочной замены, перевалки или последующей перевозки» [4].

10. С другой стороны, в соответствии по меньшей мере с одной стандартной формой коносамента договаривающийся перевозчик непосредственно несет ответственность за последующую перевозку согласно следующей выдержке:

> «Груз, или часть его, может быть перевезен указанными или другими судами, независимо от того, принадлежат они этой судовой компании или другой, и если, по мнению перевозчика, владельца или агента, обстоятельства делают желательной или целесообразной перевалку, то он может быть перевален в любом порту или портах, пункте или любых пунктах, и в ходе перевалки он может быть помещен или складирован на портовых плавучих средствах, или на берегу и может быть вновь перевезен, или отправлен, или возвращен по суше или путем воздушной перевозки *по усмотрению и за счет перевозчика, все в качестве части договора о перевозке, и все положения этого коносамента являются по-прежнему применимыми»* [5].

B. НОРМЫ ПРАВА И УСТАНОВИВШАЯСЯ ПРАКТИКА, ПРИМЕНИМЫЕ К ПУНКТАМ О ПЕРЕГРУЗКЕ

11. В настоящее время не существует международного законодательства, касающегося непосредственно перевалки морскими перевозчиками. Ввиду отсутствия конкретного положения в Брюссельской конвенции 1924 года в ряде случаев, по-видимому, необходимо использовать общее требование, содержащееся в статье 3 (2) о том, что перевозчик «должным образом и осторожно ... перевозит, хранит, содержит и разгружает перевозимый груз», что подтверждается положением статьи 3 (8), делающей недействительными договорные положения, целью которых является уменьшение ответственности перевозчика, установленной в Конвенции. Однако представляется, что эти положения не используются последовательным образом в целях урегулирования перевалки перевозчиками в соответствии с типовыми пунктами коносаментов, касающимися перевалки.

---

[2] Carver, *Carriage by Sea,* (12th ed. 1971), pp. 276, 277.

[3] Здесь и далее, если это только не отмечается особо, курсив автора. Стандартные условия о перевалке суммируются в ответе Австралии на вопросник в пункте 9. Связанные с этим части коносамента CONLINE цитировались в пункте 4, выше. См. Доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, цитируемый документ, выше, сноска 3.

[4] Gronfors, «On-Carriage in Swedish Maritime Law», in *Six Lectures on the Hague Rules* (Gronfors, ed., 1967) p. 52.

[5] Transatlantic, Australian Homeward B/L 3 *d* (курсив автора). См. Gronfors, *ibid.*, p. 52. Подход этого стандартного коносамента особенно поощряется в ответе Чехословакии на вопросник. Этот подход отражен в проекте предложений в части G, ниже.

12. Следовательно, является общепризнанным то, что действие пунктов о перевалке будет заключаться в ограничении ответственности перевозчика той частью перевозки по договору, в ходе которой груз находился на его судне, и перевалкой груза на судно последующего перевозчика [6].

13. В соответствии с существующей практикой, когда перевалка имеет место, то последующий перевозчик выдает договаривающемуся перевозчику коносамент или чистую расписку на груз [7]. Обычно последующий перевозчик выдает свой собственный коносамент. В ряде стандартных пунктов о перевалке, наподобие тех, которые содержатся в коносаментах ЛААС и в стандартных коносаментах Р и I, конкретно указывается, что в результате перевалки коносамент договаривающегося перевозчика перестает быть действительным и заменяется на остающуюся часть перевозки коносаментом последующего перевозчика. Однако неясно, заменяют ли положения коносамента последующего перевозчика, которые отличаются от первоначального коносамента и которые могут действовать в ущерб владельцу груза, положения первоначального коносамента. Такие положения коносамента могли бы включать в себя пункты о выборе суда и о денежной сумме, применяемые при определении ограничения ответственности. Существенным вопросом, в отношении которого, по-видимому, не существует последовательной практики, является следующее: остается ли применимой Конвенция ко всей перевозке или применение Конвенции решается на основе закона, применимого к каждому коносаменту, выданному в ходе перевозки [8].

14. Вопрос об ответственности за перевозку лихтером или другим способом с судна одного перевозчика на судно другого перевозчика и за хранение на берегу или на борту судна до того момента, пока последующий перевозчик не возьмет груз на борт своего судна, по-видимому, не урегулирован на практике [9]. В этой связи в некоторых коносаментах просто указывается, что ответственность перевозчика ограничивается частью перевозки, осуществленной на его судах (коносаменты CONLINE). На основе нынешней конвенции может быть заявлено, что в соответствии со статьей 1 *е* ответственность перевозчика продолжается только до момента выгрузки груза с его судна, а в соответствии со статьей 7 перевозчик может заключить любое соглашение «до погрузки на судно и последующей разгрузки судна, на котором данный груз перевозится морем». Другие коносаменты, такие как стандартный коносамент Р и I, являются более ясными, устанавливая, что в ходе перевалки владелец груза берет на себя риск за потерю или ущерб и что, кроме того, он несет расходы за хранение в ходе перевалки [10].

C. ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРИМЕНЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЗАКОНА И УСТАНОВЛЕННОЙ ПРАКТИКИ

15. Пункты о перевалке отвечают интересам перевозчиков: 1) с целью позволить максимальную гибкость в отношении пути следования их судов и 2) с целью максимально возможного ограничения периода, в течение которого перевозчик несет ответственность за ущерб или убытки, нанесенные грузу.

16. С другой стороны, степень действенности, в которой коносаменты отвечают вышеупомянутым интересам, создает проблемы для владельца груза [11].

17. В соответствии с существующей практикой в том случае, когда коносамент содержит типовой пункт о перевалке, владелец груза может взыскать убытки только с перевозчика, в распоряжении которого находился груз, когда были нанесены ущерб или убытки. Однако владелец груза часто не знает, где был нанесен ущерб. В этой ситуации предлагается следующее: он должен возбудить дело против всех перевозчиков, осуществлявших перевозку. Или же он должен возбудить дело против каждого перевозчика в отдельности, пока не будет установлена ответственность [12].

18. Владелец груза также испытывает неуверенность в отношении ущерба или убытков, которые, по-видимому, могли иметь место в ходе перевалки груза с судна одного перевозчика на судно другого. Согласно существующим пунктам, владелец груза может предъявить иск владельцам лихтеров, портовым властям и в отношении складских операций в порту перевалки. Порт перевалки может находиться далеко от владельца груза и, как правило, он не будет иметь прямого контакта с этим портом и может даже не знать, каких сторон касается эта перевалка.

---

[6] Скрэттон о чартер-партиях (17-е издание), стр. 418 англ. текста; он утверждает, что с запрещением статьи 3 (8) Гаагских правил не наступает свобода перевалки «при условии, что эта перевалка является целесообразной и совместимой с «должной перевозкой». В связи с этим Скрэттон цитирует дело *Марселино Гонсалес и компания против Джеймс Ноурс Лимитед* (1936) 1 К. В. 565, разбиравшееся в Англии. По-видимому, проблемы, касающиеся действенности пункта о перевалке, тесно связаны с наиболее обычным противоположным действием перевалки, а именно с экономическими издержками владельца груза в связи с задержкой.

[7] Tetley, *Marine Cargo Claims* (1965), p. 255.

[8] Knauth, *Ocean Bills of Lading* at pp. 229—230.

[9] См. Powers, *A Practical Guide to Bills of Lading* (1966), p. 87. Тем не менее в решении суда, имеющего руководящее значение в Соединенных Штатах, «Лихтер Сидней», 114 F.2d.72, суд, опираясь на Закон Хартера, заявил, «что грузоотправителю выдали сквозной коносамент и после этого основные перевозчики не могут заключать договоры, противоречащие их ответственности в ходе перевалки».

[10] См. приложение III к докладу Секретариата ЮНКТАД о коносаментах.

[11] См. ответы на вопросник, полученные от Австралии, Австрии, Дании, Ирака, Кхмерской Республики, Турции, Федеративной Республики Германии, Чехословакии, Чили и Швеции.

[12] Tetley, *op. cit. supra*, pp. 255—257.

19. Как отмечалось, неясно, заменяют ли положения коносамента последующего перевозчика первоначальный коносамент. У владельца груза нет уверенности в том, какой закон может быть применен для урегулирования последующей перевозки. Коносамент последующего перевозчика может быть выдан в государстве, которое не подписало эту Конвенцию. В этом случае положения, содержащиеся в первоначальном коносаменте, о том, что договор о перевозке прекращает действие по завершении перевалки, могут привести к выводу о том, что «новый» договор о перевозке не регулируется этой Конвенцией.

D. ПОЛОЖЕНИЯ КОНВЕНЦИЙ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ВОЗДУШНЫЕ, ДОРОЖНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

20. При рассмотрении законодательных положений, касающихся проблем, возникающих в результате перевалки, необходимо обратить внимание на следующие основные вопросы:

a) До какого момента должно нести ответственность лицо, заключившее договор о перевозке, в соответствии с договором о перевозке?

b) Должен ли последующий перевозчик (более конкретно, окончательный, или «доставляющий» перевозчик) нести ответственность за ущерб или убытки, имевшие место до перевалки на его судно? Или же он должен нести ответственность только за ущерб или убытки, имевшие место в ходе его отрезка перевозки?

c) Должна ли ответственность последующего перевозчика регулироваться условиями первоначального договора о перевозке или Конвенции?

21. Юридические решения этих (и смежных) проблем содержатся в международных конвенциях, применяемых к воздушным, железнодорожным и дорожным перевозкам. В этих конвенциях, в одной статье или в связанных с этим вопросом статьях, которые необходимо читать как одно целое, решается ряд проблем. Поэтому положения каждой конвенции, касающиеся этой группы проблем, будут изложены ниже. После этого каждый вопрос будет разобран в отдельности.

1. Воздушные перевозки: Варшавская конвенция

22. Конвенция 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок (Варшавская конвенция) [13] в статье 1 (3) устанавливает, что:

«перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозок, считается с точки зрения применения настоящей Конвенции единой перевозкой, если она рассматривалась сторонами как единая операция, в независимости от того, была ли она заключена в виде одного или ряда договоров...»

23. В статье 30 этой Конвенции рассматриваются вопросы права возбуждения дела в отношении пассажиров, багажа или груза «в случаях перевозок, регулируемых определением третьего пункта статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками...» (цитирован выше). В пункте 1 этой статьи также указывается, что в случаях таких перевозок:

«...каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем».

24. Что касается ответственности за груз (по сравнению с пассажирами), то в пункте 3 статьи 30 устанавливается более широкое правило ответственности, согласно которому [14]:

«3. Если дело идет о ... товарах, ... отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и ... получатель, имеющий право на получение — против последнего, и тот и другой могут, кроме того, возбудить дело против перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность ... перед отправителем и получателем».

2. Дорожные перевозки: Конвенция КДПГ

25. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (Конвенция КДПГ) [15] включает в себя следующие положения:

Статья 34: «Если перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняются последовательно несколькими дорожными перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из следующих за ним становятся в силу принятия ими груза и накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях».

Статья 36: «За исключением случаев встречного иска или возражения, представленного при рассмотрении иска, основанного на том же договоре перевозки, всякий иск, касающийся ответственности за потерю груза, повреждение его или просрочку доставки, может быть предъявлен только первому перевозчику, последнему перевозчику, либо перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при выполне-

[13] Лига Наций, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, p. 13.

[14] Статья 30 (3) применяет такие же правила к грузу и к багажу пассажира. Ссылки на багаж опускаются в цитате статьи 30 (3).

[15] United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.

нии которой имел место факт, вызвавший потерю груза, его повреждение или просрочку доставки; иск может быть предъявлен одновременно против нескольких таких перевозчиков».

3. Железнодорожные перевозки: Конвенция о железнодорожных перевозках груза

26. Международная конвенция 1952 года о железнодорожных перевозках груза (Конвенция КЖПГ) [16] включает в себя следующие положения:

«Статья 26. Коллективная ответственность железных дорог

1. Железная дорога, принявшая груз для перевозки с транспортной накладной, несет ответственность за «обеспечение осуществления перевозки» на протяжении всего пути до места доставки.

2. Каждая последующая железная дорога в результате груза с первоначальной транспортной накладной принимает участие в осуществлении договора о перевозке в соответствии с условиями этого документа и подлежит вытекающим из него обязательствам...

Статья 43. Железные дороги против тех, кто может возбудить против них дело. Юрисдикция

[Пункты 1 и 2 касаются иска о возмещении сумм, выплаченных в соответствии с договором о перевозке, и исков в отношении уплаты «наличными по доставке груза».]

3. Другие иски, вытекающие из договора о перевозке, могут быть предъявлены только последующей железной дороге, железной дороге назначения или железной дороге, которая является причиной предъявления иска...»

Е. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОГОВАРИВАЮЩЕГОСЯ ПЕРЕВОЗЧИКА

27. Следует отметить, что конвенции, регулирующие воздушные дорожные и железнодорожные перевозки, возлагают на первого (то есть на договаривающегося) перевозчика ответственность за перевозку до места назначения, даже если части этой перевозки могут осуществляться другими перевозчиками [17]. В соответствии с Варшавской конвенцией [статья 1 (3)], даже если стороны заключили договор о воздушной перевозке, «в виде... *ряда* договоров», этот договор считается одной отдельной перевозкой, «если рассматривалась сторонами как *единая операция*». В силу статьи 30 (3), касающейся перевозки груза, грузоотправитель, несомненно, может считать первого перевозчика ответственным за убытки или повреждения, имевшие место в ходе осуществления перевозки последующими перевозчиками.

28. В соответствии с Конвенцией КДПГ (статья 34), если «перевозка, условия которой определяются одним единственным договором, выполняется последовательно несколькими дорожными перевозчиками», то каждый перевозчик «несет ответственность за всю перевозку». В соответствии со статьей 36 первый перевозчик несет ответственность не только перед грузоотправителем (как в Варшавской конвенции), но и перед получателем [18].

29. Точно так же в соответствии со статьей 26 Конвенции о железнодорожных перевозках груза «железная дорога, принявшая груз для перевозки с транспортной накладной, несет ответственность за обеспечение осуществления перевозки на протяжении всего пути до места доставки».

30. Возложение на первого (или «договаривающегося») перевозчика ответственности по закону перед грузоотправителем за убытки или ущерб, которые были вызваны последующим перевозчиком, безусловно, не означает, что договаривающийся перевозчик будет возмещать эти убытки. Если последующий перевозчик явился причиной убытков, то он по закону должен возместить убытки договаривающемуся перевозчику. И если иск, который был предъявлен договаривающемуся перевозчику, вызывает судебный процесс, то договаривающийся перевозчик, естественно, должен предложить последующему перевозчику стать ответчиком на этом процессе [19].

31. Следовательно, вопрос заключается не в том, кто должен возмещать убытки, а скорее всего в создании наиболее эффективного механизма, который обеспечил бы такое положение, когда сторона, являющаяся причиной ущерба, должна возместить убытки владельцу груза. Во многих случаях владелец груза не может сразу утверждать, который из последующих перевозчиков несет ответственность за убытки [20]. Конеч-

[16] United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

[17] За незначительным исключением, эти конвенции не регулируют перевозку различными видами транспорта. Так, например, Варшавская конвенция касается только последовательных *воздушных* перевозчиков.

[18] Это положение имело бы силу, если бы получатель решил не полагаться исключительно на ответственность, которую Конвенция также налагает на «последнего перевозчика» и на «перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка».

[19] Международный союз морского страхования в своем ответе на вопросник отмечает, что наличие пункта о перевалке в коносаменте не имеет влияния на оценку страхования груза и, как правило, это страховщику груза неизвестно. Далее отмечается, что такой пункт может оказывать влияние на возможность предъявления иска перевозчику морским страховщиком. Однако, поскольку возмещение убытков со стороны перевозчиков осуществляется только тогда, когда небрежность является очевидной, а суммы возмещения убытков представляют собой весьма небольшую часть оплаченных убытков, пункт о перевалке не имеет большого воздействия на затраты по страхованию груза. Сравни ответ Швеции, в котором говорится о том, что практика перевалки оказывает отрицательное воздействие на затраты по страхованию.

[20] Практические проблемы получения возмещения от последующего перевозчика обсуждаются в ответах Чехословакии и Кхмерской Республики

но, этот вопрос может вызвать споры среди перевозчиков. Перевозчики, как правило, находятся в лучшем положении при решении этого вопроса, чем владелец груза. Конвенции, регулирующие воздушные, дорожные и железнодорожные перевозки отражают точку зрения, согласно которой было бы более эффективно урегулировать такие вопросы среди перевозчиков, чем заставлять владельца груза выбирать между следующими альтернативами: 1) возбуждать одновременно дело против различных ответчиков [21]; 2) рисковать проиграть первоначальный иск на том основании, что был выбран неправильный перевозчик — возможно на последнем этапе, когда доказательства утратят новизну или завершится период ограничений.

F. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПОСЛЕДУЮЩЕГО ПЕРЕВОЗЧИКА; ДОСТАВЛЯЮЩИЙ ПЕРЕВОЗЧИК

32. Следует отметить, что конвенции, регулирующие воздушные дорожные и железнодорожные перевозки, также возлагают ответственность на «последнего перевозчика» перед владельцем груза за убытки или ущерб (причиненные грузу), даже если эти убытки или ущерб не имели места в течение его отрезка транспортировки [22].

33. Основополагающие соображения подобны тем, которые применимы к ответственности первоначального (или договаривающегося) перевозчика. В обоих случаях вопрос заключается в создании наиболее эффективного механизма для возложения ущерба на виновного перевозчика. Последний, или доставляющий, перевозчик во многих случаях находится в весьма важной точке во всей цепи ответственности. Ущерб, нанесенный грузу, обычно обнаруживается только тогда, когда груз прибывает в порт назначения и осматривается получателем. Когда происходит перевалка, то наиболее вероятно, что порт доставки является скорее обычным портом захода для последнего перевозчика, чем для первоначального (договаривающегося) перевозчика. В этих обстоятельствах для получателя было бы более целесообразно возбудить иск (и если необходимо — дело) против доставляющего перевозчика, чем против первоначального перевозчика или перевозчика-посредника.

34. В трех транспортных конвенциях также устанавливается, что правила конвенций остаются в силе до места доставки груза получателю. В этих конвенциях также устанавливается, что последующие перевозчики принимают на себя обязательства по договору о перевозке в соответствии с условиями договора, заключенного между грузоотправителем и договаривающимся перевозчиком. Так, например, в соответствии со статьей 30 (1) Варшавской конвенции (цитируемой выше, в пункте 3), «каждый перевозчик, принимающий товар.., рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке ...». В соответствии со статьей 34 Конвенции КДПГ (цитируемой выше, в пункте 25) все последующие перевозчики становятся «в силу принятия ими груза и накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях». Подобное правило устанавливается в статье 26 (2) Конвенции о железнодорожной перевозке грузов (цитируемой выше, в пункте 26).

G. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОЛОЖЕНИЙ

1. Определение термина «порт выгрузки»

35. Согласно Брюссельской конвенции 1924 года, проблемы перевалки могут решаться различными путями. Безусловно, правила, выработанные Рабочей группой на ее третьей сессии для урегулирования периода ответственности перевозчика, по-видимому, помогут преодолеть некоторые проблемы, возникающие в результате пунктов о перевалке [23]. Так, например, статья 1 *е*, касающаяся «перевозки груза», была изменена следующим образом:

> «i) «Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки».

В пункте ii), составленном Рабочей группой, дается определение места доставки, причем таким образом, что это, по-видимому, затруднит вступление в силу пункта о перевалке.

36. Однако вопрос о действенности, которую должны получить пункты о перевалке, не обсуждался Рабочей группой на третьей сессии, и следует предположить, что пересмотр статьи 1 *е* не включает в себя решений по этому вопросу. В любом случае проблема перевалки, по-видимому, является достаточно важной и сложной для того, чтобы были разработаны уставные положения, касающиеся конкретно проблем этого вопроса [24].

---

[21] Курьезы судебного процесса могут быть таковыми, что по меньшей мере в некоторых правовых системах возможно, что иск, предъявленный перевозчику А, может быть отвергнутым на том основании, что перевозчик В нес за это ответственность, а дело, возбужденное против перевозчика В (обычно в другой правовой системе), может быть проиграно на том основании, что ответственность несет перевозчик А.

[22] В соответствии со статьей 30 (3) Варшавской конвенции последний перевозчик несет ответственность перед «получателем, имеющим право на получение». Такое ограничение не содержится в статье 36 Конвенции КДПГ или в статье 43 (3) Конвенции КЖПГ.

[23] Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV.

[24] Поправка к Брюссельской конвенции, имеющая своей целью ограничение действенности пунктов о перевалке, предлагается в ответах на вопросник, полученных от Австралии, Австрии, Дании, Ирака, Кхмерской Республики, Норвегии, Турции, Федеративной Республики Германии, Чехословакии, Чили, Швеции. В ответе СССР излагаются в общем положения, которые, по-видимому, должны быть приняты, если Рабочая группа считает необходимым сформулировать положения по этому вопросу в проекте конвенции. Такие положения включают в себя следующее:

37. Следует отметить, что «перевозка груза», в соответствии с вышеупомянутым определением, разработанным Рабочей группой, по-прежнему осуществляется, пока груз находится в распоряжении перевозчика в порту погрузки, в ходе перевозки «и в порту разгрузки». В связи с применением пунктов о перевалке возникает вопрос, не делает ли передача груза последующему перевозчику порт, где имела место эта передача, «портом разгрузки». Поэтому, по-видимому, следует рекомендовать дополнить пересмотренный вариант статьи 1 *е* положением, касающимся этого вопроса.

Проект определения термина «порт разгрузки» в соответствии со статьей 1 е

Альтернатива А

«Портом разгрузки» является конечный порт назначения, конкретно указанный в договоре о перевозке.

Альтернатива В

«Портом разгрузки» является порт, конкретно указанный в договоре о перевозке, где прекращаются обязанности перевозчика по договору.

38. Цель альтернативы А заключается в том, чтобы согласовать эту часть Конвенции с основной идеей других транспортных конвенций. Распространение условий договора о перевозке на «конечный порт назначения, конкретно указанный в договоре о перевозке», продолжит ответственность договаривающегося перевозчика (и применимость этой Конвенции), даже если в договоре о перевозке указано, что в конкретно указанном промежуточном порту перевозка будет продолжена вторым перевозчиком (см. обсуждение вопроса о сквозном коносаменте в пунктах 3—5, выше). Как было указано в части Е (пункты 27—31), это является результатом, достигнутым в соответствии с другими конвенциями о перевозках [25].

39. Благодаря альтернативе В ответственность договаривающегося перевозчика прекращается в промежуточном порту, «конкретно указанном в договоре о перевозке, где прекращаются обязанности перевозчика по договору». Однако, поскольку промежуточный порт должен быть «конкретно указан в договоре», альтернатива В не придаст действенности *общему* пункту о том, что перевозчик может прекратить свою ответственность, доставив груз второму перевозчику в выбранное им место [26].

40. Промежуточная позиция между альтернативой А и альтернативой В излагается в альтернативе С, которая следует далее. В этом проекте принимается во внимание ответ Международной палаты по судоходству, согласно которому законодательство не должно мешать договорному урегулированию в сквозных коносаментах, «поскольку грузоотправитель знает всех перевозчиков, которые будут перевозить его груз». В этом ответе противопоставляются коносаменты, в которых имеется «имя второго перевозчика» с коносаментами, где «указан только первый перевозчик». Что касается последней ситуации, то было предложено рассмотреть вопрос о более четком определении ответственности перевозчика. Второе предложение в следующем проекте касается этого совета.

Альтернатива С

«Портом разгрузки» является конечный порт назначения, конкретно указанный в договоре о перевозке. Однако конкретно указанный промежуточный порт будет считаться портом разгрузки, если в договоре о перевозке предусматривается доставка груза в этот порт указанному перевозчику.

2. Проект положений об ответственности первоначального и последующего перевозчиков

41. Четкое определение термина «порт разгрузки» не избавит нас от всех проблем, которые возникают в связи с перевалкой. Поэтому, по-видимому, следует рекомендовать рассмотреть проект положений, касающихся непосредственно ответственности первого и последующих перевозчиков.

---

1) перевалку необходимо рекомендовать, и она необходима при нынешних обстоятельствах; 2) перевозчик должен уведомлять владельца груза; 3) в ходе перевалки перевозчик обязан должным образом обращаться с этим грузом; 4) перевозчик обязан обращать должное внимание на как можно скорейшую доставку груза в порт назначения.

[25] Ответственность договаривающегося перевозчика до момента прихода груза в порт назначения обсуждается в ответах Австрии, Ирака, Кхмерской Республики, Федеративной Республики Германии, Чехословакии и Чили.

[26] В ответе Норвегии на вопросник содержится проект законодательства, подготовленного в консультации с другими странами Скандинавского полуострова, который включает в себя положения, обеспечивающие выполнение принципа, согласно которому договаривающийся перевозчик несет ответственность за осуществление всей перевозки от порта отправки до порта перевозки, как это определено договором. Отмечается, что вследствие этого договаривающийся перевозчик косвенно несет ответственность за любого перевозчика, чьими услугами он пользуется при осуществлении перевозки. В этом ответе отмечается, что другие принципы, содержащиеся в проекте законодательства, включают в себя следующие положения: договаривающийся перевозчик не имеет права освободить себя от обязанностей, связанных с убытками и ущербом, имевших место в тот момент, когда груз находился в распоряжении другого перевозчика, за исключением случаев, когда стороны явно на это согласились, или основывали свой договор на явном предположении о том, что перевозка в целом или конкретно указанная часть ее осуществляется другим перевозчиком (см. также ответ Швеции).

Проект положения альтернативы В, по-видимому, подобен этому последнему принципу. Однако в этом проекте не содержится положения, учитывающего обстоятельства, что стороны основывали свой договор на «явном предположении» о том, что вся или часть перевозки должна осуществляться другим перевозчиком. В связи с тем, что текст проекта законодательства, содержащегося в ответе Норвегии, не обсуждался, очень трудно точно определить, какие положения могут изложить эту мысль с достаточной четкостью.

Альтернатива D

Если договор о перевозке осуществляется более чем одним перевозчиком, первый перевозчик [и последний перевозчик] несет ответственность перед владельцем груза за осуществление договора о перевозке. Любой [промежуточный] [последующий] перевозчик несет ответственность за осуществление части договора о перевозке, осуществляемой им.

42. Цель вышеупомянутого проекта заключается в том, чтобы сделать на практике реальностью правила об ответственности, изложенные в статье 36 Конвенции КДПГ (цитируемой в пункте 25) и в статье 43 (3) Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (цитируемой в пункте 26). Соображения, которые лежат в основе подхода этих конвенций, суммируются в части E (пункты 27—31) и в части F (пункты 32—34) этого исследования. Цель положения о том, что первый (договаривающийся перевозчик) «несет ответственность перед владельцем груза за осуществление договора о перевозке» заключается в том, чтобы осуществить предложение, содержащееся в ответах на вопросник о том, что договаривающийся перевозчик должен косвенно нести ответственность за любого другого перевозчика, чьими услугами он пользуется при осуществлении перевозки [27].

43. В целях соответствия с подходом других конвенций о перевозках необходимо сохранить в первом предложении слова, находящиеся в скобках «(и последний перевозчик)» и сохранить во втором предложении скорее находящееся в скобках слово «[промежуточный]», чем «последующий». С другой стороны, если последний перевозчик не будет нести такую же ответственность, как и договаривающийся перевозчик, то находящиеся в скобках слова «[и последний перевозчик]» в первом предложении должны быть опущены; во втором предложении находящееся в скобках слово «промежуточный» должно быть опущено, а слово «последующий» оставлено на своем месте.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ: ОТКЛОНЕНИЕ ОТ КУРСА

A. ВВЕДЕНИЕ

1. Эта часть доклада подготовлена в соответствии с просьбой Рабочей группы рассмотреть проблемы, возникающие в связи с нынешней формулировкой правила об отклонении от курса в Брюссельской конвенции 1924 года [1]. В статье 4 (4) Конвенции говорится:

«4. Любое отклонение от курса для спасения или попытки спасения людей или имущества на море или любое разумное отклонение не должно рассматриваться как нарушение данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

2. Критика была направлена именно на это положение Конвенции не потому, что в этой статье дается четкое определение понятию «отклонение от курса», пределам, в рамках которых такое отклонение является оправданным, и последствиям неоправданного отклонения. Со стороны многих правительств, ответивших на вопросник о коносаментах, предлагались различные решения с целью устранения недостатков в данном тексте. Другие правительства отметили, что они не удовлетворены теми или иными частями статьи 4 (4) Конвенции. Другие альтернативные подходы к вопросу об отклонении от курса будут также представлены в данном докладе, наряду с альтернативными предложениями по изменению настоящих правил по данному вопросу.

B. ПОЛОЖЕНИЕ ОБ «ОТКЛОНЕНИИ ОТ КУРСА» В КОНВЕНЦИИ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ СТРУКТУРЫ КОНВЕНЦИИ И ОБЫЧНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

3. Взаимосвязь между положением об «отклонении от курса» и другими правилами Конвенции является очень сложной. В этом исследовании рассмотрение предложений в отношении изменения статьи 4 (4) может быть облегчено на основе краткого введения к обычным торговым и правовым положениям, при которых вступает в действие статья 4 (4).

4. Разумеется, это положение вступает в действие лишь при предъявлении претензий со стороны владельца груза в том плане, что он потерпел убытки или понес ущерб в результате нарушения перевозчиком договора перевозки или правил Конвенции. Например, допустим, что товар прибыл в испорченном состоянии в связи с задержками при перевозке, которые привели к порче товара или нанесли экономические потери, поскольку товар не был в наличии, чтобы можно было удовлетворить экономические требования грузополучателя или выполнить его обязательства по договору. В таком случае требование грузополучателя может основываться на нарушении перевозчиком своего обязательства по статье 3 (2), а именно: «должным образом и осторожно... перевозит [и] хранит... груз...». Или претензия может основываться на нарушении перевозчиком явно подразумеваемого (или более вероятного) положения договора в отношении срока поставок. В ответ на эти претензии перевозчик может доказать, что задержка возникла в связи с «разумным отклонением», которое по статье 4 (4) «не должно рассматриваться *как нарушение данной Конвенции* или *договора перевозки*, и перевозчик *не* несет ответственности за *любые потери или повреждения*, являющиеся результатом вышесказанного».

5. В других случаях отклонение может возникнуть в результате потери или ущерба в свя-

[27] См. ответы, суммированные в примечаниях 25 и 26, выше.

[1] См. общее введение к данному докладу, пункт 2.

зи с тем, что судно, возможно, село на мель или попало в большой морской шторм.

6. В некоторых же других случаях, возможно, что груз не будет доставлен к месту назначения, обусловленному в договоре перевозки, а вместо этого может быть разгружен в каком-либо промежуточном порту. Задержка на время до того, как будет найден другой дополнительный транспорт, может привести к порче продукции или ухудшению ее свойств. Или к грузополучателю может быть предъявлено требование об уплате дополнительных средств за хранение товара в промежуточном порту или за перевозку его в обусловленное место назначения. В таких случаях перевозчик также может утверждать, что поставка товара в иной порт, чем тот, который был обусловлен в соглашении, представляет собой «разумное отклонение» по статье 4 (4) и что, таким образом, перевозчик «не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

7. Попытки, направленные на использование понятия «отклонения от курса», наталкиваются на следующую основную трудность: в договоре перевозки обычно не указывается ни маршрут, по которому пойдет судно, ни срок поставки. Вместо этого любое решение со стороны перевозчика в отношении маршрута часто должно основываться на обычной практике для судна или судоходной линии, и при осуществлении перевозок на рейсовом судне такая практика может быть связана со значительной гибкостью в области выбора маршрута.

8. При рассмотрении предложений в отношении «отклонения» по статье 4 (4) также следовало бы иметь в виду и некоторые решения, к которым пришла Рабочая группа на своей четвертой сессии (25 сентября — 6 октября 1972 года). На этой сессии Рабочая группа постановила пересмотреть Брюссельскую конвенцию 1924 года с тем, чтобы в ней в положительной форме говорилось о правилах об ответственности перевозчика, основанной на вине, и о едином правиле бремени доказательства. Оба принципа были отражены в первом подпункте проекта текста, подготовленного Редакционной группой и утвержденного в своей основе большинством членов Рабочей группы [2]:

«1. Перевозчик отвечает за потерю и повреждение перевозимых товаров, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в период нахождения товаров в ведении перевозчика в соответствии с определением, содержащимся в статье [ ], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий».

9. Редакционная группа также пришла к выводу, что в соответствии с единым правилом об ответственности и бремени доказательства не будет необходимости в «каталоге исключений», о чем говорится в 14 пунктах *(с — р)*, в которых содержится попытка перечислить те обстоятельства, при которых перевозчик не несет ответственности. Однако Редакционная группа рекомендовала, чтобы пункт 1 в этом списке «о спасении жизни и собственности на море или попытке спасти жизнь и собственность на море» был рассмотрен «на сессии в феврале 1973 года, в связи с рассмотрением вопроса об «отклонении», согласно статье 4 (4), которая, в частности, также касается спасения жизни и собственности на море или попытки спасти жизнь и собственность на море» [3].

С. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА И ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ОТКЛОНЕНИЯ ОТ КУРСА

10. Существующие правовые нормы по вопросу отклонения судна от курса построены на праве национальных судов, на статье 4 (4) Конвенции и в ряде отдельных стран на основе национального законодательства, в котором или несколько изменяется статья 4 (4) Конвенции или используется другой подход для решения вопроса об отклонении от курса. На практике составители проектов коносаментов включают предложения, цель которых состоит в том, чтобы уменьшить или даже устранить возможность применения правил об отклонении путем определения маршрутов в договоре как можно шире. Эти предложения будут рассмотрены ниже в связи с определением понятия отклонения.

1. Определение понятия отклонения

11. Отклонение судна от курса обычно определялось как отклонение от предполагаемого маршрута, не указанного в договоре перевозки или на основе торгового обычая. В соответствии с широко известным учебником по данному вопросу «при отсутствии ясных указаний в отношении обратного владелец судна, будь то рейсовое судно или общее судно или судно, зафрахтованное на определенную поездку, предположительно решает следовать обычному и разумному маршруту, не допуская неоправданных отклонений от маршрута и неразумных задержек. Маршрут prima facie представляет собой прямой географический путь; однако допустимо представлять данные, чтобы доказать, что выбранный маршрут является обычным и разумным для соответствующего судна в реальное время, при условии, что при этом нет какого-либо несоответствия с очевидными формулировками договора. Маршрут может быть обычным и разумным, хотя по этому маршруту могут сле-

[2] Доклад о четвертой сессии (A/CN.9/74, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше), пункты 28, 36.

[3] Там же, пункт 28 *b*. См. также пункты 23—25, 30. В отношении одобрения Рабочей группой текста см. пункт 36.

довать лишь суда определенной судоходной линии и хотя он будет лишь недавно одобрен» [4].

12. В коносаментах обычно содержится пункт, который иногда называется «масштабом рейса» или «пунктом об отклонении от курса», цель которого состоит в том, чтобы определить понятие масштаба рейса достаточно широко, чтобы, хотя судно и могло отклониться от прямого или обычного маршрута, такое отклонение рассматривалось как часть маршрута по договору и, следовательно, не представляло собой отклонение. Такой пункт о «масштабе рейса» излагается в разделе 5 коносамента, в котором говорится:

«Договор предназначается для регулирования линейных перевозок, и предпринятый согласно ему рейс включает посещение обычных, повторяющихся и объявленных портов захода, указанных в этом договоре либо не указанных в нем, а также портов, находящихся по объявленному географическому, обычному или принятому маршруту и порядку следования или вне их, даже если при следовании туда судно может идти без захода в порт разгрузки или в противоположном направлении или отклоняться от прямого или обычного маршрута. Судно может заходить в порт по делам текущего, предыдущего или последующего рейса. Судно может не заходить в порт или порты независимо от того, предусмотрено ли это расписанием или нет, и может заходить в один и тот же порт более одного раза; оно может с грузом на борту или без него до или после выхода к порту разгрузки уточнить направление движения, встать в другой сухой док, может продолжать путь или зайти на судоремонтный завод, сменить якорную стоянку, произвести размагничивание судна, смазку или подобные процедуры, взять топливо или запасы, высадить безбилетных пассажиров, остаться в порту, плыть без лоцманов, буксировать или плыть на буксире, спасать или пытаться спасти жизнь или собственность, и все вышеупомянутое включается в договор о рейсе» [5].

13. В модели P и I коносамента в этом пункте о «маршруте», помимо формулировки, указанной выше, также говорится, что:

«...все такие маршруты, порты, места, плавание и действие считаются включенными в договор и рассматриваются в качестве предполагающегося рейса, и любое отклонение согласно освобождению от ответственности, указанному в настоящем тексте, не рассматривается как нарушение закона; считается, что указанное освобождение от ответственности не ограничивается какими-либо словами настоящего коносамента, независимо от того, воспроизведены ли они в письменной или печатной форме, или любыми обстоятельствами, сопутствующими или предшествующими погрузке груза, или характером груза, или не толкуется на основании ссылки на то, будет ли любое отклонение в соответствии с такими привилегиями нарушать цель настоящего коносамента или нет, несмотря на любой обычай или правовую норму и независимо от того, находилось ли судно в неморeходном или ненадежном состоянии в начале рейса или на любом его этапе» [6].

14. Хотя и может показаться, что «отклонение от курса», намеченного в маршруте по договору, как это предусматривается в пунктах об отклонении выше, вряд ли возможно, суды постановили, что такие пункты должны истолковываться в узком смысле и что такое истолкование должно быть в соответствии с требованием статьи 3 (2), а именно, что перевозчик должен соответствующим образом позаботиться о грузе и об ограничении по статье 3 (8) о том, что любой пункт в договоре перевозки, освобождающий перевозчика от ответственности за утерю или ущерб или уменьшающий такую ответственность, не должен иметь юридической силы. В целом норма, которой руководствуются при решении вопроса об обоснованности пунктов об «отклонении от курса», это прежде всего учет обоснованности условий, наряду с учетом обстоятельств и интересов сторон [7].

15. Идея отклонения от курса также использовалась в тех случаях, когда груз разгружается в порту ином, чем порт назначения. Однако коносаменты обычно содержат пункт, в котором допускается отгрузка товаров в порте ином, чем порт назначения. Например, в коносаменте рейсового судна CONLINE в разделах 16 *c* и *d* предусматривается:

«*c*) Если окажется, что эпидемии, карантин, ледовая обстановка, трудности в связи с рабочей силой, трудовые конфликты, забастовки, локауты, происходящие на борту судна или на берегу, трудности с погрузкой и разгрузкой не позволяют судну выйти из порта погрузки, достичь порта разгрузки или войти в него, или разгрузиться там обычным путем и снова выйти из него, с обеспечением условий безопасности и без задержки, то капитан может оставить груз в порту погрузки или в каком-либо другом безопасном и подходящем порту.

d) Согласно условиям этой оговорки, разгрузка груза, на который выдан коносамент, считается надлежащим выполнением договора. Если в связи с каким-либо отступлением в пределах этой оговорки возникают дополнительные расходы, то они оплачиваются торговцем в дополнение к фрахту вместе с обратным

[4] См. *Scrutton on Charter parties and Bills of Lading*, 17-е изд. (1964 г.), p. 259. См. также, Gilmore and Black, *The Law of Admiralty (1957)*, p. 156. Katsigeras, *Le Déroutement en Droit Maritime Comparé (1970)*, pp. 8—11. Катсигерас проводит различие между морскими обычаями и торговыми обычаями, причем те и другие являются элементами определения обычного и разумного маршрута.

[5] См. Доклад Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, приложение III.

[6] Там же.

[7] См. Gilmore and Black, *The Law of Admiralty (1957)*, pp. 157—158.

фрахтом, если таковой имеется, и приемлемой компенсацией за какое-либо дополнительное обслуживание грузов...».

16. Обычно суды рассматривали такие случаи как юридически действительные. В одном известном случае с Англией, когда судно из-за забастовки не смогло прийти к порту назначения, указанный в договоре, оно продолжало свой курс в другой порт разгрузки и в соответствии с пунктом, содержавшимся в коносаменте, при разбирательстве утверждалось, что при этом не имело место отклонение от курса, а было лишь «изменение маршрута» [8]. Также было высказано мнение, что в этих случаях основной момент состоит в том, что поскольку основание для изменения маршрута особо оговаривается в договоре, то само по себе изменение находится в соответствии с обязательствами перевозчика по договору [9].

2. Отклонение с целью спасения жизни или собственности на море

17. В статье 4 (4) Брюссельской конвенции предусматривается, что «любое отклонение от курса для спасения или попытки спасения людей или имущества на море... не должно рассматриваться как нарушение данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного».

18. Положение о свободе перевозчика от ответственности в тех случаях, когда он отклоняется от курса с целью спасения людей на море, не привело к каким-либо спорам. Свобода от ответственности при отклонении от курса для спасения имущества в тех случаях, когда это не связано со спасением жизни людей, подвергалась критике на том основании, что это положение позволяет перевозчику извлекать существенную выгоду, которая часто сопровождается потерей или ущербом для груза судна [10].

3. Разумное отклонение от курса

19. В статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года предусматривается, что «...любое разумное отклонение не должно рассматриваться как нарушение данной конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного...».

20. Вопрос о том, является ли отклонение от курса разумным или нет, оставляется на усмотрение суда, который в каждом отдельном случае решает вопрос на основе фактов. Никакой конкретной формулировки этого определения разумного отклонения не было представлено, однако в одном известном английском случае «Стэг Лайн против Фосколо Манго и К°» были предложены следующие общие критерии:

«Отклонение от курса может вызываться и часто вызывается случайными обстоятельствами, никогда не предусматриваемыми первичными сторонами договора, и может быть разумным, хотя такое отклонение может быть сделано исключительно в интересах судна или единственно в интересах груза или даже при отсутствии непосредственных интересов обеих упомянутых сторон, как, например, в том случае, когда присутствие пассажира или члена судна или команды настоятельно необходимо после того, как началась перевозка, в связи с вопросом, имеющим материальное значение; или когда лицо, находящееся на борту, скрывается от правосудия и имелись настоятельные причины для его немедленного появления. Подлинный критерий, как это кажется, заключается в том, какое отклонение от маршрута по договору может быть сделано благоразумным лицом, управляющим маршрутом в данное время, имея в виду все соответствующие обстоятельства на данное время, включая условия договора и интересы всех заинтересованных сторон, но без обязательства в отношении рассмотрения интересов какой-либо стороны в качестве решающих» [11].

21. В вышеупомянутом случае «Стэг Лайн против Фосколо Манго и К°» условия по коносаменту на товары, которые отгружались из Суонси в Константинополь, давали «основание заходить в любые порты в целях погрузки угля или топлива или в других целях в качестве части маршрута по договору». Когда судно отплыло от Суонси, инженеры были приняты на борт для проверки работы некоторого вновь установленного судового оборудования. Судно отклонилось от курса в Сент-Айвс с тем, чтобы высадить инженеров после того, как их испытания были завершены. Утверждалось, что отклонение от курса не соответствовало договору. Слова «другие цели» следует воспринимать в их контексте как слова, означающие заход в порт с определенной целью, связанной с рейсом по договору. Инженеры были приняты на борт судна совершенно вне какой-либо связи с рейсовыми целями. Суд вынес решение: «Подразумеваемые цели — это деловые цели, которые будут иметь в виду стороны при осуществлении рейса судна. Это может предполагать в договоре, ином чем договор по перевозке полного груза, право на заход в порт или порты, находящиеся на географическом маршруте, с тем чтобы совершить погрузку или разгрузку груза для других грузоотправителей. Сюда, по-видимому, относится право захода в порт для получения указаний. Но я не думаю, что сюда войдет право типа того права, на которое ссылалось судно в данном случае, а именно: принять на борт персонал судовладельцев или других лиц, которые вначале были на

[8] *Renton v. Palmyra* (1955) 2.Ll.L Rep. 722 affirmed by House of Lords (1956), 2.Ll.L Rep. 329. См. Dor. op. cit., p. 45.

[9] Katsigeras, *op. cit.*, p. 56.

[10] См. Katsigeras, *op. cit.*, pp. 24—25.

[11] *Stag Line v. Foscolo Mango & Co.* (1932) AC 328.

борту судна для регулировки оборудования и которые были высажены там, где это было удобно этому персоналу и судовладельцам, поскольку их нельзя было пересадить на какое-либо другое, идущее в обратном направлении судно»[12].

22. Можно привести множество примеров решений, в которых устанавливается тот факт, является ли ситуация в связи с отклонением от курса перевозчиком разумной или неразумной. Однако достаточно ряда примеров, чтобы представить себе все разнообразие дел, рассматриваемых в судах, по которым суды выносят решения о том, являлось ли отклонение разумным. Отклонение кораблей от курсов, чтобы запастись топливом, послужило причиной многих судебных разбирательств в сфере прецедентного права. Если такое отклонение происходит на обычном рейсовом маршруте, который предусматривается, то обычно такое отклонение считается разумным. С другой стороны, в тех случаях, когда имеет место отклонение в четыре мили от оговоренного в договоре маршрута или общепринятого маршрута в целях загрузки корабельных бункеров на полную мощность, поскольку судовладельцы хотят иметь гарантию того, что у судна останется в запасе максимальное количество топлива по завершении рейса, с тем чтобы оно могло им использоваться уже при новом рейсе, то такое отклонение от курса считалось неразумным[13]. Отклонение от курса в результате забастовок, объявления карантинов в порту назначения или в результате начала военных действий, то есть факторов, которые заставляют изменять маршрут, считается разумным[14]. Вместе с тем, разгрузка груза в Пуэрто-Рико вместо Гаваны из-за боязни, что груз будет конфискован, не была сочтена разумной, несмотря на то что в коносамент были включены пункты, которые, среди прочего, позволяли перевозчику разгружать груз в безопасном месте в целях недопущения конфискации или задержания груза. Суд постановил, что политическое положение было хорошо известно в тот момент, когда подписывались коносаменты[15].

23. В случае необходимости отклонение от курса в целом будет рассматриваться разумным; это происходит в результате, например, морских штормов, встречи с айсбергами или при наличии других форм опасности для судоходства или в результате травмы, полученной моряком[16]. Утверждалось, что в тех случаях, когда судно плывет в явно неисправном состоянии и вынуждено вернуться в порт для ремонта, такое судно несет визу за отклонение от курса»[17]. В целом кажется, что отклонение от курса, которое само по себе может быть разумным, считается неразумным в том случае, если оно вызвано просчетом перевозчика[18].

24. Правила о том, какие отклонения являются разумными, в некоторой мере регулируются законодательными положениями по этому вопросу, в которых: 1) делается попытка определить пределы того, что является допустимым отклонением, или 2) рассматривается вопрос о том, что является допустимым отклонением в другом плане.

25. Перевозка товаров Соединенными Штатами, согласно морскому законодательству, в разделе 4 (4) регулируется теми же формулировками, как и в статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года с добавлением следующих слов:

«...при условии, однако, что если отклонение от курса происходит в целях погрузки или разгрузки груза или пассажиров, то оно должно prima facie рассматриваться в качестве неразумного»[19].

26. Ведущий авторитет в этой области отмечает, что «в основе правила.., по-видимому, лежит то, что перевозчик не должен получать разрешение на отклонение от курса в целях повышения своего собственного дохода; таким образом, доказательство, необходимое для преодоления prima facie неразумности такого отклонения, будет состоять в том, чтобы предусматривать нечто большее, чем элемент разумности с точки зрения перевозчика... Разумеется, это положение не означает, что любое отклонение, иное чем для данных двух целей, упомянутых выше, является разумным; просто это положение облегчает установление неразумных действий в упомянутых случаях»[20].

27. Во Франции в законе от 1966 года, который в целом включает правила Брюссельской конвенции 1924 года, отклонение от курса не упоминается, за исключением того, что список освобождения от ответственности включает спасение жизни людей или попытку к спасению жизни людей или имущества на море или отклонение от курса с этой целью[21]. Хотя в самом праве не упоминается отклонение, в конечном счете действие французского права является таким же, как и действие права согласно статье 4 (4). Хотя капитан судна должен продолжать курс к месту назначения, следуя обычному маршруту, общие нормы права допускают некоторые отклонения, которые являются разумными[22].

[12] *Op. cit.*, p. 341.

[13] The Macedon (1955) LLL L Rep. 459.

[14] См. Katsigeras, *op. cit.*, pp. 40—41. Tetley, *op. cit.*, p. 206. (Перевозчики признавались ответственными за ущерб в результате задержки в связи с отклонением.) Scrutton, *op. cit.*, p. 266.

[15] The Ruth Ann, AMC 1962, p. 117.

[16] Scrutton, *op. cit.*, at p. 267, Katsigeras, *op. cit.*, at p. 41.

[17] Tetley, *op. cit.*, p. 206, цитируемые случаи.

[18] Katsigeras, *op. cit.*, p. 30. Автор приводит пример о деле Верховного Суда США и Палаты лордов.

[19] 46 U. S. C. A. разд. 1300—1315. То же положение можно найти в законах Либерии и Филиппин. См. Katsigeras, *op. cit.*, p. 47.

[20] Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 158—159.

[21] Law No. 66420, 18 June 1966, Art. 27 (i). Итальянский *Codice della Navigazione* и законы Ливана, Сирии, Индонезии и Суринама содержат аналогичные положения. См. Katsigeras, *op. cit.*, at p. 48.

[22] Rodiere, *Traite Générale de droit maritime*, pp. 230, 231. Katsigeras, *op. cit.* at pp. 48—49.

4. Бремя доказывания

28. В соответствии со статьей 4 (4) Конвенции бремя доказывания разумности отклонения, по-видимому, не возлагается полностью на перевозчика или на владельца груза. Отмечалось, что если имеется правило о бремени доказывания в отношении отклонения от курса, то это правило, вероятно, состоит в том, что i) перевозчик может представить данные о том, что судно следовало по обычному пути в отношении маршрута и времени и что потеря произошла на этом маршруте; ii) владелец груза должен представить данные о том, что отклонение имело место и iii) перевозчик должен доказать, что отклонение было разумным [23]. В соответствии с подходом, который существует во французском праве, рассматриваемым выше, в пункте 27, перевозчик должен показать, что он не совершил просчета при отклонении. Это то же самое бремя доказывания, как и доказывание того, что отклонение было разумным [24].

5. Правовые последствия отклонения

29. В настоящее время используются два крайне различных подхода в отношении правового последствия отклонения.

30. Первый подход — это подход в соответствии со статьей 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года, и в нем в качестве цели выступает снятие вины с перевозчика в отношении потери или повреждения груза, в соответствии с требованиями, установленными в Конвенции за такую ответственность, когда перевозчик отклонился от маршрута следования с целью спасения жизни людей и имущества или когда он сделал разумное отклонение.

31. Второй подход, который избран странами общего права, состоит в том, что «неоправданное отклонение» [25] представляет собой существенное нарушение договора перевозки, которое лишает перевозчика права пользоваться освобождением от ответственности, о чем говорится в некоторых пунктах коносамента, а также в некоторых положениях Конвенции. В соответствии с английским правом считается, что перевозчик несет ответственность в качестве *общего перевозчика*, однако его ответственность ограничивается исковой давностью правил об ответственности статьи 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года [26]. В Соединенных Штатах «неоправданное отклонение» от курса ставит перевозчика в положение страховщика товара; более того, поскольку он теряет защиту по коносаменту и по правилам Конвенции, то он не будет иметь права ссылаться на статью 4 (5) Конвенции, с тем чтобы ограничить верхний предел его ответственности [27].

D. ПРЕДЛОЖЕННЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ РЕШЕНИЯ ВОПРОСА ОБ ОТКЛОНЕНИИ ОТ КУРСА

1. Сохранение нынешнего правила Конвенции об отклонении от курса с добавлением формулировок, в которых будет оговариваться то, что представляет собой разумное отклонение

а) Материально-правовое положение

32. В соответствии с предложенной альтернативной статьей 4 (4) настоящее правило Конвенции об отклонении от курса будет сохранено. Кроме того, формулировки, которые приводятся в законе о перевозке товаров в Соединенных Штатах Америки [раздел 4 (4)], будут добавлены с тем, чтобы указывались конкретные пределы того, что считается разумным отклонением [28].

33. Предложенный проект будет гласить следующим образом:

Проект предложения А

«Любое отклонение от курса для спасения или попытки спасения жизни людей или имущества на море или любое разумное отклонение не должно рассматриваться как нарушение данной Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые потери или повреждения, являющиеся результатом вышесказанного, при условии, однако, что если отклонение от курса производится с целью погрузки или разгрузки груза или пассажиров, то такое отклоние prima facie следует рассматривать как неразумное».

[23] См. Tetley, *op. cit.*, p. 209.

[24] Katsigeras, *op. cit.*, p. 49.

[25] В Соединенных Штатах Америки и, возможно, в Англии (см. Scrutton, *op. cit.*, p. 260) концепция отклонения была расширена, включая неоправданные акты перевозчика в тех случаях, когда это не связано с изменением маршрута. Крупнейший авторитет в Соединенных Штатах разъяснил, что идея отклонения от курса, таким образом, была распространена на «теорию о том, что различные формы неправильного образа действий перевозчика являются столь серьезными, что равносильны отклонению от всего курса по договору, и в результате защита по коносаментам не срабатывает как и в отношении случая подлинного отклонения от курса. Gilmore and Black, *op. cit.*, p. 161. Примерами такого «отклонения» от условий договора являются: перевозка на палубе (в тех случаях, когда требуется перевозка в трюме), чрезмерная загрузка, неразумные стоянки. Последствия этих серьезных и намеренных нарушений договора перевозки должны, кажется, рассматриваться в общем правиле о последствиях в связи с преднамеренными актами. В этой связи было бы уместно изучить положение статьи 2 *е* Брюссельского протокола 1968 года, в котором устраняется преимущество ограничения ответственности, «если доказывается, что ущерб имел место в результате такого акта или упущения со стороны перевозчика, сделанных с целью нанесения ущерба, или в результате небрежности, или когда перевозчик знал, что, по-видимому, будет нанесено повреждение грузу».

[26] Chorley and Giles, *Shipping Law (1970)*, p. 187.

[27] Gilmore and Black, *op. cit.*, pp. 156, 160.

[28] Ответы на вопросник, поступившие из Турции, Австрии и Дании. В ответе правительства Дании говорится: «Существующее датское законодательство в этой области основывается на статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года и не вызвало трудностей на практике, и в целом должно рассматриваться как удовлетворительное. Поэтому нет необходимости изменять Конвенцию в этом отношении, и выражается опасение, что попытка дать определение пределам, в рамках которых отклонение судна от предполагаемого маршрута будет дозволено, приведет к серьезным трудностям».

Это положение будет соответствовать пожеланию о том, чтобы перевозчику не позволялось отклоняться от курса с единственной целью повышения своих прибылей.

b) *Правило о бремени доказывания*

34) Предполагалось, что следует представить положительное правило о бремени доказывания при разработке положения об отклонениях от курса [29]. Общая практика в отношении бремени доказывания уже рассматривалась выше, в пункте 28. Позитивное правило о бремени доказывания, как предполагается в соответствии с нынешней практикой, будет следующим:

Проект предложения B

«Перевозчик несет бремя доказывания в том плане, что отклонение от курса было разумным».

Это предложение следует изучить в свете правила о бремени доказывания, принятого Рабочей группой и изложенного выше, в пункте 8.

2. Разработка определения отклонения от курса в Конвенции

35. Рассматривался вопрос о возможности разработки определения «отклонения от курса» в Конвенции [30]. Это рассмотрение показало, что основной аспект главнейшей проблемы отклонения от курса в его практическом применении сводится к вопросу об ответственности за задержку. Проблемы, связанные с задержкой судна, однако, возникают в результате возникновения обстоятельств иных, чем отклонения; следовательно, может быть необходимость в рассмотрении общего правила, которое будет регулировать вопрос сроков поставки, которая, как предполагается, будет по договору перевозки. Основной вопрос об ответственности за задержку не был включен в конкретные темы для рассмотрения Рабочей группой и еще не был изучен. Эта тема, однако, была рекомендована для будущей работы. Кажется, было бы правильно подойти к любой попытке в будущем в области определения отклонения от курса, как к части возможного изучения основного вопроса об ответственности за задержку [31].

3. Отсутствие отдельного положения в Конвенции об отклонении от курса и положение Конвенции, в котором излагаются общие правила о спасении жизни людей и имущества на море

a) Отсутствие отдельного положения Конвенции об отклонении от курса

36. Один подход исключает положение об отклонении, изложенное в статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года. В соответствии с таким подходом перевозчик будет отвечать за потерю или ущерб, возникшие в результате отклонения от курса, если такое отклонение не может быть признано оправданным для перевозчика на основе общих правил ответственности перевозчика. Таким образом, в соответствии с основным правилом об ответственности, принятым Рабочей группой на ее четвертой сессии и процитированном выше, в пункте 3, перевозчик отвечает за все потери или ущерб, причиненный товару, «если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все возможные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и последствий». Такой подход также рекомендуется в ответе Норвегии на вопросник [32].

b) Положение в Конвенции, в котором излагается общее правило в отношении спасения жизни людей и имущества на море

37. Как уже излагалось выше, в пункте 9, Редакционная группа Рабочей группы на четвертой сессии Рабочей группы рекомендовала вопрос о спасении жизни и собственности на море или попытке спасти жизнь и собственность на море рассмотреть на сессии в феврале 1973 года в связи с рассмотрением вопроса об отклонении согласно статье 4 (4), которая, в частности, также касается «спасения жизни и собственности на море или попытки спасти жизнь и собственность на море».

38. Предложение об исключении статьи 4 (4), если его сочетать с изъятием пункта 1 о «каталоге исключений», о чем говорится в статье 4 (2) Конвенции, приведет к отсутствию каких-либо правил, регулирующих спасение жизни людей или имущества на море.

39. Сохранение этого правила в отношении спасения *жизни* людей на море получило широкое одобрение. С другой стороны, безоговорочное освобождение от ответственности за потерю груза корабля в результате спасения *имущества*

[29] См. ответ СССР на вопросник и Секретариат ЮНКТАД, Доклад о коносаментах, пункт 260.

[30] Это предложение поддерживается в ответе Чехословакии на вопросник.

[31] См. пункт 3, выше, в отношении основных взаимосвязей между задержкой и отклонением.

[32] В ответе Норвегии отмечается, что «может оказаться сомнительным, является ли при ведении торговли рейсовыми судами идея отклонения от курса, изложенная в Конвенции в статье 4 (4), такой идеей, которая добавляет многое к тому, что уже следует из общего правила в отношении обязанностей перевозчика, включая обязанность надлежащей перевозки, о чем говорится в статье 3 (2). Правительство Норвегии в своем ответе указало, что проверка разумного отклонения от курса и проверка надлежащей перевозки во всех практических отношениях являются теми же самыми, то есть требуют должного уважения к интересам владельца груза в отношении как безопасной и быстрой перевозки товара к месту назначения, так и привлечения к ответственности перевозчика за невыполнение упомянутых выше действий. При этом подразумевается, что положение в отношении отклонения от курса — как более специальное положение — должно быть исключено как несущественное. С другой стороны, учитывая значение возникающих при этом проблем, долг перевозчика в области надлежащей перевозки, пожалуй, следует сформулировать более точно и в более яркой форме в новых правилах о перевозке груза морем.

подвергалось критике на том основании, что результат таких действий может позволить судовладельцу заниматься спасением имущества ради собственных выгод и в ущерб грузу, перевозимому на его судне. В ответе Швеции на вопросник предлагалось, чтобы перевозчик прибегал к мерам по спасению имущества на море, лишь когда это представляет собой оправданный акт.

40. Альтернативные предложения проекта, в которых предполагается исключить статью 4 (4), могут гласить следующим образом:

Проект предложения C

Перевозчик не несет ответственности за потерю или ущерб в результате мер, предпринятых по спасению жизни людей и (в результате разумных мер, направленных на спасение) имущества на море.

Проект предложения D

Перевозчик не несет ответственности за потерю или ущерб в результате разумных мер, направленных на спасение жизни людей или имущества на море.

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ: СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

A. ВВЕДЕНИЕ

1. Как отмечалось в общем введении к настоящему докладу, в программу работы по международному законодательству в области морских перевозок четвертой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) входил вопрос о «продлении срока исковой давности»[1]. В решении, принятом ЮНСИТРАЛ, также указывались общие цели, которые включали устранение имеющихся неясностей и двусмысленностей и установление сбалансированного распределения риска между грузовладельцем и перевозчиком. Поэтому в настоящем исследовании эти цели рассматриваются в рамках изучения срока исковой давности для иска, возбуждаемого грузовладельцем против перевозчика.

2. В Брюссельской конвенции 1924 года, статья 3, пункт 6, излагаются правила по двум различным вопросам: 1) представление уведомления перевозчику о потерях или повреждениях и 2) срок исковой давности для возбуждения иска против перевозчика. Этот второй вопрос, являющийся предметом настоящего исследования, изложен в четвертом подпункте статьи 3, пункт 6, в котором предусматривается:

«6. Если уведомление о потерях или повреждениях и общем характере таких потерь или повреждений не представляется в письменной форме перевозчику или его агенту в порту доставки до или во время передачи груза на хранение лицом, имеющим право согласно условиям договора о перевозке на доставку груза, то такая передача должна являться доказательством prima facie доставки груза перевозчиком, как это изложено в коносаменте.

Если потери или повреждения являются скрытыми, то уведомление должно представляться в течение трех дней с момента доставки груза.

Уведомление в письменной форме не представляется, если состояние груза во время его получения было предметом совместного осмотра или инспекции.

В любом случае перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за потери или повреждения, если иск не представлен в течение одного года после получения груза или даты, когда груз должен быть доставлен.

. . .».

3. Эти вышеизложенные правила об исковой давности, содержащиеся в Конвенции 1924 года, следует объединить со статьей 1, пункты 2 и 3, Брюссельского протокола 1968 года, в которой предусматривается:

«2. Подпункт 4 пункта 6 статьи 3 заменить следующим текстом: За изъятиями, указанными в пункте 6-бис, перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности за груз, если иск не представлен в течение одного года после получения груза или даты, когда груз должен быть получен. *Однако этот период может быть продлен, если стороны примут такое решение после возникновения основания для предъявления иска».*

«3. После пункта 6 статьи 3 добавить следующий пункт 6-бис: Иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьей стороне, может быть подан даже по истечении одного года, как это предусматривается в предыдущем пункте, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не меньше трех месяцев, начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела».

Следует отметить, что Протокол 1968 года изменяет положения Конвенции 1924 года в двух отношениях: 1) путем прямого разрешения заключать соглашения о продлении срока исковой давности; 2) путем установления ограниченного срока для возбуждения исков о возмещении убытков. Эти вопросы будут рассмотрены в настоящем исследовании позднее.

[1] См. Общее введение, пункт 2; ЮНСИТРАЛ, доклад о четвертой сессии (1971 г.), пункт 19; Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A.

В. ВИДЫ ПРЕТЕНЗИЙ, ПОКРЫВАЕМЫХ ИСКОВОЙ ДАВНОСТЬЮ

1. Проблемы толкования сферы применения существующих правил

4. Правила об исковой давности, содержащиеся в Брюссельской конвенции 1924 года, являются причиной возникновения серьезных проблем толкования в отношении видов претензий, определяемых этими правилами. Брюссельский протокол 1968 года облегчил, но не решил полностью эти проблемы. Возможно, Рабочая группа изъявит желание рассмотреть вопрос о том, можно ли еще более уточнить сферу применения правил об исковой давности.

5. В Брюссельской конвенции 1924 года указывается, что перевозчик и судно освобождаются от «всякой ответственности *за потери или повреждения...*», если иск не представлен в течение установленного срока. (См. четвертый подпункт статьи 3 (6), которая цитировалась выше, в пункте 2). В Брюссельском протоколе 1968 года вышеизложенное выражение было заменено следующим: «от всякой *ответственности за груз...*» (см. статью 1 (2) Протокола, которая цитировалась выше, в пункте 3). Сравнивая эти положения, следует отметить, что в Протоколе добавлено слово «whatsoever» (к русскому тексту не относится); в Протоколе также исключены слова «потери или повреждения», и вместо этого употреблено выражение «за груз». В результате этих изменений Протокол несколько расширил сферу применения правил об исковой давности, изложенных в ранее принятой Конвенции.

6. Слова «потери или повреждения», содержащиеся в Брюссельской конвенции 1924 года, могли истолковываться так, как будто положения об исковой давности ограничивались претензиями, основанными на материальных потерях или повреждениях, и исключали претензии за финансовые убытки в результате просроченной доставки (в случае отсутствия «потерь или повреждений, нанесенных грузу» *(для груза)*[2]. Доводы об ограниченности сферы применения правил положения об исковой давности подкрепляются включением этого положения в Брюссельскую конвенцию в качестве одного из подпунктов пункта 6 статьи 3, в которой в основном рассматривается вопрос об «уведомлении о потерях или повреждениях», которое представляется перевозчику «до или во время *передачи груза* на хранение лицом, имеющим право на доставку груза». (Эти положения статьи 3, пункт 6, цитируются в пункте 2, выше.) Другие положения статьи 3, пункт 6, касаются вопроса о том, являются ли «потери или повреждения скрытыми», и рассматриваются последствия совместного осмотра или инспекции груза. Эти ссылки на материальные «потери или повреждения», содержащиеся в первых трех подпунктах пункта 6, подтверждают довод о том, что в четвертом подпункте, касающемся исковой давности в отношении «потерь или повреждений», речь идет о *материальных* потерях.

7. С другой стороны, положения статьи 4 (2), освобождающие от ответственности «за потери или повреждения», не явились столь ограниченными[3]. Было расширено также значение статьи 3 (8), которая охватывает договоры, освобождающие перевозчика «от ответственности за потери или повреждения», нанесенные грузу *или в связи* с грузом...».

8. Политические соображения также способствуют широкому толкованию правил об исковой давности. Цели, связанные со скорейшим урегулированием претензий, определенностью во взаимоотношениях и унификацией права, едва ли будут достигнуты в условиях, при которых претензии за материальные потери будут определяться правилами Конвенции об исковой давности, в то время как тесно связанные с ними претензии, основывающиеся на договоре о перевозке (например, претензии за просрочку), будут определяться различными положениями национального законодательства.

9. Как уже указывалось, формулировка Протокола 1968 года — *«освобождается от всякой ответственности за груз»* — может расширить сферу толкования правил об исковой давности. Однако заключительные слова *«за груз»* могут быть истолкованы в смысле материального ущерба, нанесенного *грузу* (в противоположность экономическому убытку, нанесенному *владельцу*).

10. В соответствии со статьей 46 (1) Конвенции о железнодорожных перевозках иск, предъявляемый на основании договора о перевозке, определяется основным сроком исковой давности. В соответствии со статьей 32 (1) Конвенции о дорожных перевозках основной срок применяется к «иску», предъявляемому на основании перевозки, осуществляемой в соответствии с настоящей Конвенцией. Кроме того, обе конвенции конкретно относятся к сроку исковой давности, применяемому к «частичным потерям, повреждениям или *просрочке* в доставке».

2. Возможное уточнение сферы применения правил об исковой давности

11. Рабочая группа, возможно, найдет желательным сохранить неизменными формулировки статьи III, пункт 6, Конвенции 1924 года с изменениями, содержащимися в Протоколе 1968 года. Так, например, ссылка на освобождение от ответственности «перевозчика *или судна*» имеет особое значение в отношении исков в области

[2] См. Carver, *Carriage by Sea*, Vol. I, paras. 224—229; Manca, *International Maritime Law*, Vol. II, p. 216; Scrutton, Charter-parties, pp. 416—7; см. Commercio Transito Internationale v. Lykes Bros., 157 A. M. C. 1188 (правило об ограничении регулирует иски в связи с задержкой); *Contra:* United Merchants and Manufact. v. U. S. Lines, 126 N. Y. S. 2d 560.

[3] См. Scrutton at pp. 416—17, citing Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co., (1959) A. C.

морских перевозок, которые возбуждаются in rem против судна.

12. Альтернативные положения проекта, основанные на формулировках Брюссельского протокола 1968 года, однако измененные с учетом соответствующих формулировок Конвенции о дорожных перевозках, являются следующими.

Вариант А

a) Перевозчики судна освобождаются от всякой ответственности *за перевозку груза* [*в соответствии с этой Конвенцией*], если иск не возбуждается...».

Вариант В

b) Перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности на основании договора о перевозке, если иск не возбуждается...».

3. Применимость срока исковой давности к арбитражу

13. Из прецедентного права многих юрисдикций не совсем ясно, ограничен ли термин «иск», используемый в статье 3 (6) (4) Брюссельской конвенции, обращением с иском в суд или он включает также арбитражное производство[4]. Для истца важно знать, определяется ли оговорка об арбитраже (содержащаяся в коносаментах или в других документах) правилами Брюссельской конвенции о сроке исковой давности.

14. Возможно, Рабочая группа изъявит желание рассмотреть вопрос о том, следует ли в разрабатываемых положениях указать, что термин «иск» включает арбитражное производство[5]. Проект положения, дополняющего вышеприведенный вариант А с положением по арбитражу, является следующим:

Проект положения о сфере применения правил об исковой давности[6]

a) Перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за перевозку груза, если иск не представляется *или арбитражное производство не начинается* в течение [одного года] с начала срока исковой давности.

4. Претензии, основанные на деликтной ответственности или преднамеренном упущении

15. Ни в Брюссельской конвенции 1924 года, ни в Протоколе 1968 года правила об исковой давности не включают конкретных положений по вопросу об исках, основывающихся на деликтной ответственности или преднамеренном упущении. Как отмечалось, в Протоколе 1968 года правила об исковой давности были расширены на «всякую ответственность за груз». Однако заключительные слова *«за груз»* могут быть использованы в качестве основания для ограничения сферы применения данного положения.

16. В статье 3 Протокола 1968 года предусматривается включение новой статьи 4-бис между статьями 4 и 5 Конвенции. В новой статье указывается:

«Освобождение от ответственности и ограничения ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются в любом иске, предъявляемом перевозчику за *потерю или повреждение груза,* подпадающего под действие договора о перевозке, независимо от того, основывается ли такой иск на договорной *или деликтной ответственности».*

17. В Конвенциях о шоссейных и железнодорожных перевозках содержатся конкретные положения, определяющие ограничение исков, основывающихся на преднамеренном упущении. Таким образом, в обеих конвенциях устанавливается основной срок исковой давности продолжительностью один год, однако предусматривается, что срок исковой давности составляет *три* года[7]:

a) статья 46 (1) *c* Конвенции о железнодорожных перевозках: «в случае иска за потери или повреждения, вызванные преднамеренным упущением»;

b) статья 32 (1) Конвенции о дорожных перевозках: «в случае преднамеренного упущения или такого неисполнения, которое в соответствии с постановлением суда или трибунала, занимающихся данным делом, приравнивается к преднамеренному упущению».

18. К претензиям, основывающимся на преднамеренном упущении, можно подходить как к вопросу 1) о сфере применения правил об исковой давности или 2) продолжительности срока.

---

[4] Хотя «в новейшее время арбитраж признается процессом, основанным на праве...», см. Меморандум Секретариата Организации Объединенных Наций об арбитражном производстве, документ A/CN.4/35 от 21 ноября 1950 года, пункт 85, стр. 71, содержащийся в *Ежегоднике Комиссии международного права, 1950 год, том II.*

[5] Во многих ответах на вопросник поддерживалось мнение о том, что арбитражное производство должно быть поставлено на одинаковую основу с судебным разбирательством в целях его ограничения. Это общее мнение содержалось в ответах правительств Австралии, Аргентины, Норвегии, Чехословакии и Швеции. В этой связи правительство Чехословакии в своем ответе предлагает следующее возможное положение: «...Если иск не представляется или арбитражное производство не начинается в соответствии с определяющими арбитраж правилами в течение одного года после доставки груза или...». С другой стороны, в ответе правительства Ирака отмечалось, что термин «иск» может быть определен без включения в него понятия арбитражного производства.

[6] Этот проект и предложения, касающиеся других аспектов срока исковой давности, расширены в проекте положений о сроке исковой давности, содержащемся в разделе G, пункт 68, ниже.

[7] См статью 25 Варшавской конвенции 1929 года о международных авиаперевозках (общее исключение положений Конвенции, которые исключают или «ограничивают» ответственность перевозчика). См. также статьи 2 *e* и 3 (4) Брюссельского протокола 1968 года (изъятие ограничения ответственности), рассматриваемые в части первой доклада (ограничение ответственности за перевозку единицы груза), раздел С-3, пункт 51.

19. Что касается первого вопроса — сферы применения правил — то, как мы видели, обе конвенции — о железнодорожных и шоссейных перевозках — исключают претензии, основывающиеся на преднамеренном упущении, из положений об исковой давности. Существуют принципиальные соображения в поддержку этого подхода. На практике зачастую бывает трудно предсказать, придет ли суд к выводу о том, что указанное поведение, на котором основывается претензия, может быть охарактеризовано как «преднамеренное упущение», или, по крайней мере, как «такое неисполнение, которое приравнивается к преднамеренному упущению». Вероятность предсказания и единообразия могут оказаться под угрозой, если к таким претензиям применять различные положения национального законодательства.

20. Споры о недостаточно четком определении претензий, основывающихся на «преднамеренном упущении» (и соблазн избежать препятствия, возникающего в связи с истечением срока исковой давности, путем предоставления претензий в таких формулировках на основании сомнительного или ложного доказательства[8]) прекратятся, если один и тот же срок исковой давности будет применяться ко всем видам претензий. Будет ли этот подход несправедливым для истцов, может быть лучше установлено в связи с противоположностью основного срока исковой давности[9], который будет рассмотрен в разделе D настоящего исследования, пункт 46, ниже.

C. НАЧАЛО СРОКА

21. Согласно Конвенции 1924 года и Протоколу 1968 года, исчисление срока давности начинается «после поставки груза или даты, когда груз должен быть поставлен»[10]. Чтобы избежать судебного разбирательства и утери прав, день начала исчисления срока давности должен быть ясно оговорен; возникает вопрос, соответствуют ли действующие нормы этим задачам. Ответы на анкету показывают, что необходимо уделить больше внимания более точному установлению момента начала исчисления срока давности[11].

1. Положение на практике

22. При обсуждении вопроса о соответствующем моменте начала исчисления срока давности было бы полезным рассмотреть, что происходит на практике, когда судовладелец требует, чтобы поставка его товаров была произведена в установленное или подразумеваемое время, или примерно в это время, согласно тому, как это указано в договоре перевозки.

23. В большинстве случаев весь груз приходит в срок, и ни один из товаров не получает повреждения. К ситуациям, при которых возникают претензии, относятся следующие: *a)* партия груза, на которую выписан коносамент, поставлена полностью, но она вся или частично повреждена; *b)* недостает всей или части партии груза; когда недостает лишь части груза, весь поставленный груз или его часть могут быть повреждены.

24. Ситуация, описанная выше в пункте *a*, обычно не представляет серьезной трудности в отношении начала течения срока давности, поскольку очевидно, что исчисление этого срока начинается с даты «поставки» товаров. Этот вопрос будет в дальнейшем рассмотрен ниже, в пунктах 26 и далее.

25. Наиболее серьезные проблемы возникают при ситуациях, описанных в пункте *b*, когда поставка всего груза, на который выписан коносамент, или части этого груза, задерживается или груз потерян[12], поскольку может пройти значительный срок (месяцы, а иногда годы и более)[13], прежде чем перевозчик представит судовладельцу окончательные сведения о месте нахождения и планах поставки недостающего груза или прежде чем перевозчик точно сообщит, что этот груз был утерян[14]. Вопросы, связанные с исчислением срока давности при подобных ситуациях, рассматриваются ниже, в пункте 32 и далее.

2. Анализ выражений «поставка товаров» и «срок, к которому груз должен был быть поставлен»

a) «Поставка товаров»

26. Толкование и применение этой фразы, по-

[8] На практике возможность оценить такое доказательство с течением времени, разумеется, уменьшается. Это может привести к мысли, что с течением времени становится более трудным доказать ложность претензии; однако в не очень приятной поговорке из судебной практики о том, что «память лжеца является всегда свежей», содержится, возможно, и доля истины.

[9] Соответствие основного срока исковой давности также зависит от возможности прекращения истечения срока путем предъявления претензии в письменной форме. См. раздел D-2, пункты 51—53, ниже.

[10] Слово «поставка» вместо слова «разгрузка», по-видимому, употреблено сознательно, поскольку последнее употребляется на протяжении всего текста конвенции, например, в статьях 2, 3 (2), 6 и 7. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 1968.

[11] См., например, ответы Австралии (пункт 59), Ирака, Норвегии, Федеративной Республики Германии, Турции и Чехословакии. Но сравни ответы Швеции и Австрии.

[12] Потеря или задержка товаров может быть вызвана потерей судна, на котором они перевозятся, или несчастным случаем с этим судном, невозможностью осуществления рейса или отклонением от маршрута, указанного в контракте. Кроме того, потеря товаров или их задержка часто происходят в результате их перегрузки на другое судно, доставки не по месту назначения, доставки дальше места назначения или хищения.

[13] См. раздел C «Возникновение и урегулирование претензий по возмещению убытков», пункты 27—43 доклада ЮНКТАД о коносаментах (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), а также замечание в Циркуляре Совета ИМКО за декабрь 1962 года, стр. 1021 англ. текста.

[14] Информация о грузе, принятии или отклонении претензии может быть передана судовладельцу в различные сроки по различным поставкам, относящимся к одному и тому же коносаменту.

видимому, не вызывало серьезных проблем[15]. Если при пересмотре текста договора исчисление срока давности будет по-прежнему начинаться с момента «поставки» груза, то необходимо принять во внимание определение этого выражения в пункте *i* статьи I *e*, разработанное Рабочей группой на ее третьей сессии[16]. Предлагается следующее изменение редакции статьи I *e*:

«*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 цели 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, применяемым в порту разгрузки; или

c) путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которому 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 должна означать, кроме перевозчика или получателя, служащих, агентов или других лиц, действующих в силу инструкций, соответственно перевозчика или получателя».

27. В проекте положения о начале исчисления срока давности, который приводится ниже, в пункте 39[17], особая ссылка делается на положение о времени поставки груза перевозчиком в соответствии с подпунктами *a*—*c* пункта *ii* приведенной выше измененной редакции статьи I *e*.

28. Следует отметить, что это определение включает в себя не только *a*) «передачу груза получателю», но также, согласно пунктам *b* и *c*, некоторые другие действия, о которых получатель может и не знать. Рабочая группа может пожелать рассмотреть вопрос, будет ли осторожный получатель постоянно в курсе относительно места нахождения груза, или же при поставке в соответствии с пунктами *b* и *c* исчисление срока давности должно начаться лишь тогда, когда получатель находится в курсе или когда ему послано уведомление в отношении этих действий.

b) *«Срок, к которому груз должен был быть поставлен»*

29. Толкование и применение этого условия вызвали проблемы общего характера, и имеются два основных вопроса, которые, по-видимому, требуют разъяснения:

1) Какая категория претензий регулируется этим условием?

2) Когда начинается исчисление срока давности в отношении подобного рода претензий?

30. Относительно первого вопроса юристы утверждают, что условие, «срок, к которому груз должен был быть поставлен», применимо в тех случаях, когда судовладелец предъявляет иск о «потере товаров»[18], «в случае полной потери груза»[19] или «непоставки груза»[20]. Эти общие взгляды поддерживают ту точку зрения, которая, как представляется, вытекает из самой формулировки этого условия — что это положение применяется в тех случаях, когда товары *не были поставлены*,— но не содержат ответа на все проблемы, возникающие на практике. Из прецедентного права большинства правовых систем довольно ясно следует, что это условие применимо к претензиям на *полную* потерю груза; но не так ясно, можно ли, а если можно, то как, применять эту формулировку также и к потере лишь части груза, на который выписан коносамент.

31. Прецедентное право не дает ясного ответа и на второй вопрос: когда начинается исчисление срока давности в отношении потерянных или непоставленных товаров. Применяемая судебная практика описывается, как «смешанная» и поддерживает различные подходы: 1) заявление или сообщение перевозчика о непоставке груза; 2) поставка большей части груза; 3) ожидаемая дата прибытия груза[21].

---

[15] См., например, дела, приведенные в Tetley, *op. cit.*, 198, и в Манса *International Maritime Law*, Vol. II, 238, см. также дело *Вестерн Гир Корпорейшн против Стейтс Марин Лайнз Инк.*, 362, Fed. Rep. 2d series (1966), 331. «В любом случае, когда фактическая поставка товаров осуществлена перевозчиком в соответствии с его обязательствами по договору о перевозке, время предъявления иска начинает исчисляться с даты поставки товаров, а не с той даты, «когда груз должен был быть поставлен».

[16] A/CN.9/63, пункты 14—15. «В ответах правительства Аргентины, Советского Союза, Федеративной Республики Германии и Чехословакии обращается внимание на проект положения статьи I *e*».

[17] Этот и другие проекты предложений объединены в проектах положений о сроке давности, приводящихся в пункте 68.

[18] Chorley and Giles Shipping Law, 176.

[19] Манса, указ. источник, 238.

[20] Tetley, *op. cit.*, 199.

[21] Tetley, *op. cit.*, 199. Общая тенденция судебных решений, по-видимому, склоняется к установлению начала исчисления срока давности либо с момента заявления перевозчика о невозможности поставки груза, либо «с даты поставки большей части груза» (Tetley, *op. cit.*, 200). Это указывает на значительную неопределенность, существующую при установлении момента начала исчисления срока давности в случае непоставки товаров, по поводу чего один из ведущих специалистов заявляет: «...наилучшим правилом для истца является предъявление иска в течение одного года после дня, установленного для прибытия судна или партии груза, а не в течение года после получения сообщения о невозможности совершения поставки». Tetley, *op. cit.*, 200. Эта мысль высказывается, несмотря на то, что в правовых системах нескольких государств исчисление срока давности фактически начинается с даты получения сообщения о невозможности поставки, Tetley, *op. cit.*, 200, примечание 10.

32. Кроме неопределенностей, касающихся правового положения, судовладелец при предъявлении претензии на непоставленные товары может также встретиться со многими трудностями практического порядка. Как отмечалось (пункт 25, выше), судовладелец не всегда может исходить из того, что его недостающие товары фактически безвозвратно утеряны или что они не будут поставлены. Вместо этого после истечения ожидаемого времени поставки судовладелец должен ждать получения информации от перевозчика относительно судьбы груза. Он может иметь основание надеяться на то, что за это время груз в конечном счете будет поставлен, но не может быть уверен, произойдет ли это в действительности, а если произойдет, то когда.

33. В течение этого периода неопределенности судовладелец поставлен перед дилеммой. Он может не знать, началось ли течение срока давности в отношении груза, который он все еще ожидает[22], или же исчисление этого срока начнется со дня получения уведомления о судьбе груза или со дня отклонения претензий или с того дня, когда груз будет в конечном счете поставлен. Это неопределенное положение таит в себе две основные опасности для судовладельца. Во-первых, пассивно ожидая сведений о своем грузе, он может невольно израсходовать значительную часть срока давности (или весь этот срок). Во-вторых, он может понести в конечном счете ненужные расходы, преждевременно возбудив дело лишь для того, чтобы не терять зря срок давности, в то время как, если бы закон содержал ясные нормы по этому вопросу, ему не было бы необходимости возбуждать это дело.

34. Таким образом, условие «срок, к которому груз должен был быть поставлен», не позволяет проводить разграничение между различными ситуациями, которые могут возникнуть на практике. К ним относятся следующие:

a) частичная поставка товаров, когда еще ожидается поставка оставшейся части этого груза, на который выписан тот же коносамент;

b) частичная поставка товаров, когда известно, что оставшаяся часть этой партии груза, на который выписан тот же коносамент, никогда не будет поставлена;

c) задержка в поставке всех товаров, на которые выписан один и тот же коносамент, когда поставка еще ожидается;

d) непоставка груза, когда известно, что ни один из товаров не будет поставлен.

35. Условие «срок, к которому груз должен был быть поставлен» особенно трудно применить при перевозке по океану, поскольку в этом случае в договоре о перевозке часто не оговаривается срок, в течение которого перевозчик обязан доставить груз.

3. Начало исчисления срока давности в других транспортных конвенциях

36. Некоторые из вышеупомянутых проблем, относящихся к началу исчисления срока давности, были рассмотрены в других транспортных конвенциях. Особенно важное значение имеет упомянутое выше, в пункте 23, различие между 1) потерей всего груза и 2) частичной потерей, повреждением или задержкой поставки груза. Это различие проводится в статье 46 Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза (CIM)[23] и в статье 32 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)[24].

37. В статье 32 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) предусматривается:

«1. ...Исчисление срока давности начинается:

a) в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке — со дня сдачи груза;

b) в случае потери всего груза — с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока; или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза транспортом к перевозке;

c) во всех прочих случаях — по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, с которого будет исчисляться срок давности, не будет включен в этот срок».

38. В статье 46 Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза (CIM) предусматривается:

«2. Исчисление срока давности начинается:

a) при исках о компенсации за частичную

[22] Это может произойти, например, в том случае, если события покажут, что ожидаемый груз не может быть поставлен, поскольку в этом случае исчисление срока давности может начаться с любого предположительного или воображаемого срока, который в правовой системе конкретного государства означает «срок, когда груз должен был быть поставлен» при нормальном стечении обстоятельств, если бы груз имелся в наличии для поставки.

[23] Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза (CIM). Подписана в Берне 25 октября 1952 года. Организация Объединенных Наций, *Treaty Series*, Vol. 241.

[24] Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Подписана в Женеве 19 мая 1956 года. Организация Объединенных Наций, *Treaty Series*, Vol. 399. Сравни: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Подписана в Варшаве 12 октября 1929 года. Лига Наций, *Treaty Series*, Vol. CXXXVII. В статье 29 Варшавской конвенции 1929 года предусматривается, что исчисление срока давности будет начинаться «с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть или с момента остановки перевозки». Если учесть сравнительно короткие сроки воздушных перевозок, то указанное выше общее положение, вероятно, на практике представляет менее серьезные проблемы, чем это имеет место в случае морских или (в меньшей степени) железнодорожных или шоссейных перевозок.

потерю, повреждение или задержку в поставке: со дня фактической поставки;

b) при исках о компенсации за полную потерю: с тридцатого дня после истечения срока перевозки;

. . .

h) во всех остальных случаях: со дня возникновения права на предъявление иска.

День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок».

4. Предлагаемый проект положения о начале исчисления срока давности

39. Рабочая группа может пожелать подготовить проект положения о начале исчисления срока давности, который, подобно Конвенции о железнодорожных перевозках и Конвенции о дорожных перевозках, различал бы 1) частичную потерю или повреждение или задержку и 2) полную потерю груза, на который заключен договор о перевозке. Этот проект положения сводится к следующему:

Проект положения о начале исчисления срока[25]

b) Исчисление срока давности начинается:

i) при исках о компенсации за [потерю] [непоставку] части груза, в отношении которого действует договор перевозки, за повреждение или задержку в поставке: с последнего дня поставки перевозчиком любого из этих грузов. Этот день поставки будет определяться на основе положений подпунктов *a—c* пункта *ii* статьи [ ][26].

ii) При исках о компенсации за [потерю] [непоставку] всего груза, в отношении которого действует договор перевозки: с [установленной датой поставки или при отсутствии таковой], с [девяностого] дня с момента принятия груза перевозчиком[27].

День начала исчисления срока давности не включается в этот срок.

40. В статье 32 (1) Конвенции о дорожных перевозках (приведенной выше, в пункте 37) и в аналогичном положении в статье 46 (2) Конвенции о железнодорожных перевозках проводится различие между «частичной *потерей*» и «полной *потерей*» груза. В приведенном выше проекте положения эти выражения также используются, но в качестве возможного варианта дается выражение «непоставка», которое может быть употреблено вместо выражения «потеря». По-видимому, любое из этих выражений является подходящим, но выражение «непоставка», возможно, более точно отражает это положение как с фактической, так и с юридической точки зрения.

41. В конвенциях о дорожных и железнодорожных перевозках «частичная потеря» и «полная потеря» противопоставляются друг другу. Выражение «частичная потеря» предположительно подразумевает случаи полной потери *некоторых* мест багажа, в отношении которых действует договор перевозки. Однако, поскольку в этом вопросе возможны сомнения, в приведенном выше проекте положений ясно выделяется потеря (или непоставка) «части груза, в отношении которого действует договор перевозки».

42. В отношении частичной потери, повреждения или задержки в Конвенции о дорожных перевозках предусматривается, что срок давности будет исчисляться «со дня поставки». Это положение может вызвать сомнение в тех случаях, когда части одной и той же партии груза прибывают в различное время, возможно, в результате погрузки на другой корабль или поставки части груза не по месту назначения. Чтобы избежать неопределенности и возможной необходимости разбирательства споров по частям, в проекте положений предусматривается начало исчисления срока давности «со времени *последней* поставки перевозчиком *любого* из этих товаров», в отношении которых действует договор перевозки.

43. Следует отметить, что фраза «при исках о компенсациях за», употребленная в подпунктах *i* и *ii* проекта положений, взята из статьи 46 (2) *a* и *b* Железнодорожной конвенции (CIM).

44. Согласно Железнодорожной конвенции (CIM) в случае полной потери груза исчисление срока давности начинается с «тридцатого дня после истечения *срока перевозки*». В Дорожной конвенции (КДПГ) в аналогичном случае исчисление срока давности начинается на «тридцатый день после истечения *установленного срока* или в тех случаях, когда срок не был установлен,— с шестидесятого дня после принятия груза перевозчиком». В договорах о перевозке через океан может не быть специального соглашения ни о «сроке перевозки» (CIM), ни об «установленном сроке» (КДПГ). Соответственно было бы желательным (как это имеет место в КДПГ) предусмотреть в качестве альтернативы дополнительный момент начала исчисления срока давности. Соответственно, в пункте *ii* проекта положений оговаривается, что при отсутствии установленного срока поставки срок давности будет исчисляться с «[девяностого] дня с момента принятия груза получателем». Последнее выражение «с момента принятия груза получателем», безуслов-

[25] Этот проект, а также предложения, относящиеся к другим аспектам срока давности, объединены в проектах положений о сроке давности, изложенных ниже, в разделе G, пункт 68.

[26] См. пересмотренную редакцию статьи 1 *e*. Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

[27] Там же. Выражение «с момента принятия груза перевозчиком» употреблено в пересмотренной редакции статьи 1 *e*, пункта *ii*).

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

но, взято из статьи 1 *е* о периоде ответственности перевозчика в редакции Рабочей группы. Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63) *, пункт 14.

45. В Дорожной конвенции (КДПГ) предусматривается, что в случае полной потери исчисление срока давности начинается не ранее шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком. При установлении этого шестидесятидневного срока со дня принятия груза перевозчиком учитывается период, в течение которого получатель ожидает поставки, с тем чтобы в большинстве случаев срок давности при непоставке не был меньше срока давности при поставке поврежденного груза. При морской перевозке сроки перевозки, и в особенности периоды неопределенности в случае поставки груза не по месту назначения, могут быть дольше, чем при дорожной и железнодорожной перевозке. Рабочая группа может пожелать рассмотреть, является ли достаточным период в девяносто дней, установленный в проекте положений [28].

D. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СРОКА ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

46. Определение продолжительности срока исковой давности требует примирения противоречивых соображений [29]. С одной стороны, этот срок должен быть достаточным для рассмотрения претензий, проведения переговоров и судебного разбирательства. С другой стороны, срок исковой давности не должен быть слишком продолжительным, ибо фактические доказательства могут быть утеряны или обесценены за давностью времени, в связи с чем подрывается уверенность, необходимая при коммерческих операциях [30].

47. Статья 3 (6) (4) Брюссельской конвенции предусматривает, что истец предъявляет свой иск перевозчику или судну о возмещении ущерба в связи с утерей или порчей груза в течение одного года после получения груза или даты, когда груз должен быть получен. Этот годовой срок остался неизменным в статье 1 (2) Брюссельского протокола; однако предусмотрено продление срока исковой давности при взаимном согласии сторон, участвующих в споре, после возникновения оснований для предъявления иска.

48. Есть признаки того, что годовой срок исковой давности на практике оказался не во всех отношениях удовлетворительным. Организованные группы перевозчиков, грузоотправителей и страховщиков пришли к выводу, что в ряде случаев годовой срок исковой давности недостаточен для расследования исков, для проведения переговоров между сторонами, а также для принятия других необходимых мер до возбуждения иска против перевозчика. Как следствие, между перевозчиками, грузоотправителями и страховщиками, оперирующими на основных международных морских торговых путях, было заключено соглашение частного характера (широко известное как «Соглашение о золотой оговорке»), предусматривающее фактически двухлетний срок исковой давности [31].

49. В ряде ответов на вопросник содержатся предложения по поводу продолжительности срока исковой давности. В ответах правительств Австралии и Швеции говорится о необходимости рассмотреть вопрос о продлении срока исковой давности до двух лет, с тем чтобы привести его в соответствие со статьей 29 Варшавской конвенции. В ответе правительства Австрии отмечается, что с учетом того, что в большинстве случаев иски приходится предъявлять в иностранном государстве, даже на другом континенте, более целесообразным был бы двухлетний срок исковой давности. С другой стороны, в ответах Аргентины, Ирака, Норвегии, Федеративной Республики Германии и Чехословакии отмечается, что годовой срок исковой давности является вполне удовлетворительным.

1. Срок исковой давности в других конвенциях о перевозках

50. Варшавская конвенция 1929 года о международных авиаперевозках предусматривает (статья 29) основной срок исковой давности два года. Предусмотренный в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза (CIM) основной срок исковой давности равен одному году. Однако, как мы видели (пункт 17, выше), в обеих из них срок исковой давности увеличен до трех лет в случаях злоумышленного поступка.

2. Перерыв срока исковой давности до отклонения иска

51. Как в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, так и в [Между-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, т. III: 1972 г., часть вторая, IV.

[28] На достаточность этого срока, так же как и на достаточность основного срока давности может повлиять решение Рабочей группы в отношении того, будет ли течение этого срока приостановлено на период с момента предъявления письменной претензии до отклонения этой претензии перевозчиком. См. ниже, раздел D (2), пункты 51—53.

[29] Доклад Рабочей группы по вопросу об исковой давности в международной купле-продаже товаров о работе ее третьей сессии. A/CN.9/73, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 3, пункт 1 комментария к статье 8.

[30] На стр. 175—176 упоминавшейся работы Чорли и Джильса говорится: «Вообще говоря, английский закон допускает предъявление иска о возмещении убытков в любое время в течение 6 лет, однако, с точки зрения торговли, нужен более короткий период, ибо коммерсанты должны твердо знать, какие иски могут быть им предъявлены. Поэтому иски в отношении многих коммерческих договоров должны предъявляться в более короткий срок, и договор морской перевозки не является исключением. Любой судовладелец несомненно захочет провести собственное расследование до того, как будут утеряны существенные доказательства, и поэтому иск против него должен быть возбужден в короткий срок».

[31] «Соглашение Британской ассоциации морского права (Соглашение о золотой оговорке) 1950 года», датированное 1 августа 1950 г., Лондон, Ливерпуль, Глазго. «Объяснительные записки» датированы 31 декабря 1954 года. Воспроизводится на стр. 313 упоминавшейся работы Тетли. Соответствующие положения можно найти в пунктах 4 и 5 указанного Соглашения, а замечания по поводу статьи 4 — в «Объяснительных записках».

народной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза содержится следующее положение, которое может иметь огромное практическое значение в разрешении проблем, вызванных непродолжительностью основного срока исковой давности. В статье 32 (2) Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов предусматривается:

> Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение давности до того дня, когда транспортер в письменной форме отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения рекламации или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения давности.

В основном аналогичное положение изложено в статье 46 (3) [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза.

52. Приведенное выше положение, по-видимому, отличается значительным преимуществом в том смысле, что позволяет избежать преждевременного обращения в суд (или утери прав) в тех случаях, когда перевозчику нужно время для расследования иска и подготовки соответствующего ответа на него[32]. Предъявление иска в письменной форме представляется нормальным и разумным шагом в урегулировании убытков, возникших в процессе перевозки (см. статью 3 (6) Брюссельской конвенции 1924 года). И представляется разумным, что короткий срок исковой давности не следует сокращать или ликвидировать в связи с задержкой перевозчика с отклонением иска. Позднее Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий проект положения, который близко напоминает статью 32 (2) Конвенции о договоре международной перевозки грузов и статью 46 (3) [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза.

Проект положения о приостановлении течения срока исковой давности до вынесения судебного решения по иску

d) Предъявление иска в письменной форме приостанавливает течение срока исковой давности до того дня, когда перевозчик в письменной форме отклонит иск с возвращением приложенных к нему документов. В случае частичного признания предъявленного иска течение срока исковой давности возобновляется лишь в отношении той части иска, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения иска или ответа на него лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших исков на том же основании не прерывает течения срока исковой давности.

53. Приведенный выше проект не включает в себя положения других конвенций перевозки о том, что течение срока исковой давности приостанавливается до тех пор, пока перевозчик не «возвратит приложенные» к иску «документы». Документы, охватываемые понятием «документы», которые должны быть представлены в связи с иском, перечисляются в статье 41 [Международной] Конвенции о железнодорожных перевозках груза. С другой стороны, в Брюссельской конвенции 1924 года или в Протоколе 1968 года такого определения нет. В результате могут возникнуть основания для споров по поводу того, относятся ли письма с изложением иска, а также различные материалы, представленные в подтверждение иска, к «документам, прилагаемым» к иску, которые должны быть возвращены перевозчиком в целях возобновления течения срока исковой давности. Могут прибегнуть, например, к обращению в суд по поводу того, является ли невозвращенное письмо «документом», прилагаемым к иску, с тем чтобы избежать истечения срока исковой давности. Подобные вопросы могли бы подорвать предсказуемость и стабильность правовых отношений, являющаяся целью положений о сроке исковой давности.

Е. СОГЛАШЕНИЕ ОБ ИЗМЕНЕНИИ СРОКА ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

1. Сокращение срока исковой давности путем соглашения

54. Срок исковой давности, предусмотренный в Брюссельской конвенции, не может быть сокращен посредством соглашения сторон. Такое соглашение предусматривается в большинстве юрисдикций в противоположность положениям статьи 3 (8) Конвенции, в которой не признаются действительными соглашения, уменьшающие ответственность перевозчика за исключением соглашений, предусмотренных указанной Конвенцией[33].

---

[32] В ответе правительства Чехословакии рассматривается этот вопрос и указывается на практику, существующую в соответствии с конвенциями КДПГ и СІМ. В ответе предлагается, чтобы течение срока исковой давности прерывалось на период, скажем, 3—6 месяцев с момента предъявления иска, если до истечения этого срока не будет дан ответ на иск. С другой стороны, в ответе правительства Австрии отмечается, что частные моменты приостановления или перерыва срока исковой давности следует предусмотреть во внутригосударственном праве, пока не будет предпринята попытка разрешить эти вопросы в упрощенной форме в самой Конвенции.

[33] См. *Buxton v. Rederi*, 1939 A. M. C. 815; *The Zarembo*, 1942 A. M. C. 544; *Comm. Rouen*, 19.6.1951, 19 Rev, Scapel, 41; *Coventry Sheppard v. Larrinaga S. S. Co.*, 73 Ll.L. Rep. 256; *Comm. Anvers*, 7.8.1931, 1931 J. P. A. 420; BGH, 18.12.1958, 29 BGHZ, 120; *Trib. Rotterdam*, 24.6.1949, 1950 N. J., 538. Однако дело обстоит по-иному в отношении более короткого срока давности по искам, касающимся фрахта, простоя, долевого взноса по общей аварии и других вопросов, не охваченных Брюссельской конвенцией 1924 года. В связи с этим оговорка, предусматривающая шестимесячный срок давности исков в отношении фрахта, признается действительной. См. *Piazza v. West Coast Line* 1951 A. M. C. 168; *Goulandris v. Goldman*, 1957 Ll. L. Rep

2. Продление срока исковой давности

55. Нередко стороны в споре, касающемся утери или повреждения груза, оговаривают более длительный срок для возбуждения иска. Продление срока исковой давности может предупредить поспешное возбуждение иска к концу периода переговоров между сторонами, проводящихся с целью урегулирования без судебного разбирательства. Истец может попросить об изъятии из общих правил или о продлении срока, допускаемом Конвенцией в тех случаях, когда необходимо получить дополнительную информацию до завершения переговоров. Практическая необходимость в соглашении о продлении срока исковой давности отмечается в «Соглашении о золотой оговорке», упомянутом в пункте 45, выше.

56. Выражаются сомнения в отношении действительности таких соглашений о продлении срока исковой давности[34]. Однако подобные сомнения, по-видимому, рассеяны Брюссельским протоколом. Пересмотренный пункт 6-бис статьи 1 (2) должен заканчиваться следующим предложением:

> «...Однако этот период [т. е. один год] может быть продлен, если стороны примут такое решение после возникновения основания для предъявления иска».

Это положение допускает продление срока исковой давности, если соглашение о продлении его заключено «после возникновения основания для предъявления иска». Предел ограничения продления не упоминается, поэтому стороны в споре имеют право продлевать его по своему усмотрению[35].

57. Как явствует из ответов, приведенное положение Брюссельского протокола представляется полезным дополнением к Брюссельской конвенции и его следует сохранить[36]. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли сохранить такое положение в будущей конвенции.

3. Возможная редакция проекта положения о продлении срока исковой давности

58. В соответствии с Брюссельским протоколом 1968 года срок исковой давности может быть продлен, «если стороны примут такое решение». В условиях наличия нескольких языков и правовых систем можно возразить, что слово «решение» требует двусторонних договорных обязательств, и возможно признание недействительным одностороннего заявления перевозчика или его просьбы об изъятии из общих правил в целях продления срока исковой давности. В целях избежать возможности подобного узкого и ошибочного применения в статье 21 (2) проекта конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров, одобренного ЮНСИТРАЛ на ее пятой сессии, предусматривается продление этого срока «путем письменного *заявления*»[37].

59. В Брюссельском протоколе не отражено требование о том, чтобы заявление (или соглашение) о продлении срока исковой давности было сделано в письменной форме. Причины, по которым в проекте конвенции об исковой давности требуется письменное заявление (или соглашение), излагаются следующим образом в Комментарии к проекту конвенции[38].

> «Продление срока исковой давности может оказать серьезное влияние на права сторон. Устное заявление о продлении срока может оспариваться при неясных обстоятельствах или на основании дачи ложных показаний. Поэтому срок исковой давности можно продлить только письменным заявлением».

60. Положение, основывающееся на Протоколе, но измененное в целях соответствия с проектом конвенции об исковой давности, могло бы выглядеть следующим образом:

Проекты положения о продлении срока исковой давности

Вариант А

c) Срок исковой давности может быть продлен перевозчиком после возникновения основания для возбуждения иска путем [*письменного*] *заявления или* соглашения.

207; *Cour d'appel Trieste*, 5.4.1952, 1953 D. M. F. 464. См. также S. Dor, *op. cit.*, 78. В ответе правительства Швеции отмечается необходимость недопущения соглашений о сокращении срока исковой давности, а также желательность уточнения этого в статье 3 (8) Конвенции.

[34] «Если заинтересованными сторонами являются фактически владелец груза и перевозчик, может возникнуть вопрос о действительности соглашения с учетом положений статьи V о том, что коносамент не включает передачи перевозчиком прав» (Astle, *Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, 184). «В соответствии с некоторыми законами такая оговорка [то есть соглашение о продлении срока исковой давности] является недействительной, поскольку она связана с отказом от оставшегося срока давности, что запрещено, при этом можно отказаться лишь от уже накопленного срока давности (например, в пункте 2 статьи 2937 Гражданского кодекса Италии говорится, что отказ от срока давности допускается лишь в случаях его истечения)» (стр. 264, том 2 упоминавшейся работы Манка).

[35] Стр. 264, том 2 упоминавшейся работы Манка.

[36] Доводы в пользу сохранения этого положения изложены в ответах Австралии, Ирака, Норвегии, Чехословакии и Швеции. Правительство Чехословакии предлагает в своем ответе, чтобы стороны договора имели право заключать соглашение о продлении срока исковой давности до того, как произойдет случайность, которая приведет к утере или повреждению груза.

[37] ЮНСИТРАЛ, Доклад о пятой сессии (1972 г.) (A/8717), пункт 21, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть первая, II, A. См. также пункт 2 комментария к статье 21 в Комментарии к проекту Конвенции, A/CN.9/73, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 3. Предполагается, что «заявление» могло бы быть сделано в каком-либо соглашении, и в статье 21 (1) проекта Конвенции об исковой давности отражено намерение признать одинаково действительным «заявление или соглашение».

[38] A/CN.9/73, комментарий к пункту 2 статьи 21, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 3.

61. Возможно, нет необходимости в сохранении слов «или соглашения», поскольку продление срока в «соглашении» также было бы «заявлением». Однако сохранение этих слов, возможно, является целесообразным в интересах определенности и связи с предыдущим положением.

62. Если бы Рабочая группа не выдвигала требований в отношении письменных документов, в проекте можно было бы подробно воспроизвести содержание соответствующего положения Протокола, и он мог бы выглядеть следующим образом:

Вариант В

c) Срок исковой давности может быть продлен *путем заявления перевозчика или путем соглашения между сторонами* после возникновения основания для возбуждения иска[39].

F. ИСК С ПРАВОМ ОБОРОТА (ИСК О ВОЗМЕЩЕНИИ УЩЕРБА, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЙ ТРЕТЬЕМУ ЛИЦУ)

63. Перевозчик, занимающийся морскими перевозками, которому предъявляется иск об утере или повреждении груза, может иметь право получить компенсацию убытков, возникших в связи с полным иском грузоотправителя или его частью. Это может вытекать из договора, заключенного перевозчиком со стороной, участвующей в исполнении его договора, или со страховщиком, страхующим обязательства. Факт наличия иска с правом оборота и его сумма могут стать известными лишь после заключительного судебного решения, установившего объем компенсации, подлежащей уплате, или урегулирования иска. Если грузоотправитель или грузополучатель предъявляет свой иск перевозчику к концу срока исковой давности, иск с правом оборота, предъявляемый перевозчиком, занимающимся морскими перевозками, третьей стороне, может оказаться недействительным, при этом независимо от существа его иска, поскольку годовой срок давности для предъявления подобного иска истекает. Далее возникает вопрос, должен ли перевозчик, занимающийся морскими перевозками, пользоваться льготами в отношении продления годового срока исковой давности для предъявления его иска третьим сторонам.

64. Брюссельская конвенция, в отличие от других конвенций перевозки[40], не содержит каких-либо положений об исках с правом оборота и возлагает решение этой проблемы на национальное законодательство[41].

65. В статье 1 (3) Брюссельского протокола 1968 года предусматривается изменение Конвенции 1924 года путем добавления после статьи 3 (6) следующего пункта 6-бис:

«Иск о возмещении ущерба, предъявленный третьей стороне, может быть подан даже по истечении 1 года, как это предусматривается в предыдущем пункте, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не меньше трех месяцев начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела».

66. Таким образом, иск о возмещении ущерба должен быть подан в срок, определенный постановлением суда, занимающегося данным делом, однако при условии, что определенный судом срок составляет не менее трех месяцев.

67. Из ответов на вопросник явствует, что приведенное выше положение Брюссельского протокола является полезным добавлением к Брюссельской конвенции и что его следует сохранить[42]. В связи с этим данное положение включено в объединенный свод проекта положений (раздел G, пункт 68, ниже). Можно рассмотреть вопрос о небольших стилистических изменениях: о замене слова «года» в первом предложении словами «исковой давности». Это изменение отмечено подчеркиванием в проекте положения,

---

[39] Если бы Рабочая группа предпочла форму выражения, приведенную в варианте В, а также пожелала предусмотреть какие-либо письменные документы, по стилистическим соображениям (требующим перефразирования, отраженного в варианте А), возможно, придется добавить еще одно предложение к варианту В. Это предложение могло бы выглядеть следующим образом: «Указанное заявление или соглашение представляется в письменном виде». Если требуются какие-либо письменные документы в ходе заключительного этапа подготовки конвенции, можно было бы обсудить статью 1 (3) *g* проекта конвенции об исковой давности, в которой излагается следующее определение: «Письменная форма включает сообщение по телеграфу и телетайпу».

[40] Например, КДПГ. Положения об отношениях между несколькими последовательными перевозчиками можно найти в статьях 34—40 указанной Конвенции. В статье 39 (4) предусматривается, что «Положения статьи 32 действительны в отношении исков, предъявляемых одними транспортерами к другим. Однако срок давности течет либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно постановлениям настоящей Конвенции, или же, при отсутствии такого решения, со дня фактической уплаты возмещения».

[41] Например, в статье 487 Торгового кодекса Нидерландов предусматривается, в частности: «Если перевозчик, в свою очередь, является стороной в договоре с другим перевозчиком, возбуждение первым иска против последнего не запрещается до истечения трех месяцев после того, как он сам уплатил или получил иск, при условии, что одно из этих действий имело место в рамках указанного срока в один год» (см. также статью 32 Закона 66—420 Франции).

[42] Таков общий смысл ответов Австралии, Австрии, Ирака, Норвегии, Федеративной Республики Германии, Чехословакии и Швеции. В ответе Австралии отмечается, что, «хотя срок в три месяца является не столь длительным, он, по всей видимости, представляется достаточным, с учетом обстоятельств, при которых предъявляются подобные иски». Хотя в ответе Чехословакии статья 1 (3) Протокола 1968 года расценивается как положительная мера, в нем выдвигается предложение о следующем пересмотре этого положения: «...в случае предъявления его в течение... месяцев начиная с дня... или в течение более длительного срока, определенного постановлением суда или арбитражного трибунала, имеющего юрисдикцию выносить решение по данному вопросу». С другой стороны, в ответе правительства Турции отмечается, что срок возбуждения иска с правом оборота должен равняться одному году.

внесенного в качестве пункта *e* в проект положений в разделе G, ниже.

G. ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПОЛОЖЕНИЙ О СРОКЕ ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

68. В данной работе изложены и рассмотрены проекты положений, касающихся различных аспектов срока исковой давности. В целях облегчения рассмотрения Рабочей группой этих положений в их взаимосвязи они представлены в следующем объединенном виде.

Проект положений о сроке исковой давности

Статья 3

. . .

6-бис a) Перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за груз, если в течение [одного года] [двух лет] после начала срока исковой давности не был возбужден иск или не началось арбитражное разбирательство [43].

b) Срок исковой давности начинается [44]:

i) по искам о возмещении ущерба в случае [утери] [непоставки] части груза, внесенного в договор перевозки, подтверждений или задержки с поставкой: с последнего дня поставки перевозчиком любого из таких грузов. Дата такой поставки определяется на основе положений подпунктов *a—c* пункта *ii* статьи [ ] [45].

ii) по искам о возмещении убытка в случае [утери] [непоставки] всего груза, включенного в договор перевозки: с [объявленного срока доставки или, при отсутствии такого объявленного срока] [девяностого] дня от момента, когда перевозчик принял груз [46].

День, в который начинается течение срока исковой давности, не включается в указанный срок.

c) Срок исковой давности может быть продлен перевозчиком после возникновения оснований для возбуждения иска путем [письменного] заявления или соглашения [47].

d) Предъявление иска в письменной форме приостанавливает течение срока исковой давности до того дня, когда перевозчик в письменной форме отклонит иск. В случае частичного признания предъявленного иска течение срока исковой давности возобновляется лишь в отношении той части иска, которая остается предметом спора. Доказательство факта получения иска или ответа на него лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения срока исковой давности [48].

e) Иск о возмещении ущерба, предъявляемого третьей стороне, может быть подан даже по истечении *срока исковой давности*, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающимся данным делом. Однако определенное судом время должно быть не меньше [трех месяцев] начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела [49].

[43] См. пункты 4—14 раздела B, выше. Указанный проект изложен в пункте 14.

[44] См. пункты 21—45 раздела C, выше. Данный проект положения изложен в пункте 39 и рассматривается в пунктах 39—45.

[45] См. предложенное изменение редакции статьи 1 *e*. Доклад о третьей сессии (A/CN.9/63), пункт 14, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

[46] Выражение «момент, когда перевозчик принял груз» использовано в пересмотренной редакции статьи 1 *e* и пункта *ii*. Там же.

[47] См. пункты 54—62 раздела E, выше. Приведенная редакция основана на варианте A в пункте 60.

[48] См. пункты 51—53 раздела D-2, выше.

[49] См. пункты 63—67 раздела F, выше.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ: ОПРЕДЕЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАТЬЕЙ 1 КОНВЕНЦИИ

A. ВВЕДЕНИЕ

1. Эта часть доклада соответствует решению Комиссии, принятому в ответ на рекомендацию настоящей Рабочей группы, рассмотреть «определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции» [1]. Статья 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов [2], содержит пять определений, два из которых уже были рассмотрены настоящей Рабочей группой на ее третьей сессии [3]. Тремя определениями, которые необходимо рассмотреть, являются: «перевозчик» (статья 1 *a*), «договор перевозки» (статья 1 *b*) и «судно» (статья 1 *d*).

[1] ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее четвертой сессии (1971 г.), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A. См. также Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии (A/CN.9/63) (1972 г.), пункт 73, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

[2] Далее называется Брюссельская конвенция. Лига Наций, Treaty Series, vol. CXX, p. 157, No. 2764. Воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.73.V.3).

[3] В настоящее время рассмотрены следующие определения: 1*c* — «товары» и 1*e* — «перевозка товаров». См. Доклад Генерального секретаря «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты», A/CN.9/63/Add.1. Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение и Рабочая группа ЮНСИТРАЛ, Доклад о работе ее третьей сессии (1972 г.), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV.

B. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ПЕРЕВОЗЧИКА»[4]: ПРОБЛЕМЫ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ

2. В статье 1 *a* говорится, что:

«Перевозчик включает судовладельца или фрахтователя, который подписывает с грузоотправителем договор перевозки».

3. Таким образом термин «перевозчик» означает лицо, которое ответственно перед владельцем груза за выполнение «договора перевозки» и которое подчиняется условиям Брюссельской конвенции[5]. Это лицо может быть судовладельцем, фрахтователем или каким-либо другим лицом[6], в зависимости от условий каждого данного случая.

4. Чрезвычайно важно, чтобы «перевозчика» можно было легко определить по коносаменту, с тем чтобы владелец коносамента — часто добросовестный покупатель, который берет коносамент после того, как он составлен,— мог знать, с кого требовать компенсацию в случае утери или повреждения товаров. Любые трудности, связанные с определением «перевозчика», могут не только причинить потерю отдельному владельцу груза, но и нанести ущерб применению коносамента как основного коммерческого документа.

5. Никаких проблем с определением «перевозчика» не возникает, когда судоходная линия, поименованная в коносаменте, и судовладелец входят в одну и ту же компанию. Однако в некоторых случаях линия, указанная в коносаменте, является фрахтователем судна по тайм-чартеру или рейсовому чартеру[7]; на этом судне перевозятся грузы, указанные в коносаменте, и в этом случае возникают значительные сомнения относительно того, кого следует считать «перевозчиком»: фрахтователя или судовладельца. В таких случаях судоходная линия, которая фрахтует суда для своего собственного флота, может выдавать коносаменты со своим названием и адресом, независимо от того, погружены ли товары грузоотправителя на суда, которые зафрахтованы линией. Эти коносаменты могут быть подписаны: *«для капитана»*[8] и содержать «условие фрахтования без команды и каких-либо судовых запасов» или «условие определения личности перевозчика», например:

a) «Если океанское судно не принадлежит или не фрахтуется на основании димайз-чартера компанией или судоходной линией, которая выдает настоящий коносамент *(смотря по обстоятельствам, вопреки всему, что может свидетельствовать о противоположном)*, настоящий коносамент вступает в силу лишь в качестве договора перевозки (причем владелец или димайз-фрахтователь, смотря по обстоятельствам, избирается в качестве главного лица), заключаемого через агентство указанной компании или линии, которые выступают исключительно в качестве агентов и не несут никакой личной ответственности в отношении этого коносамента[9] (курсив наш).

b) Договор, оформляемый этим коносаментом, заключается между торговцем и владельцем указанного здесь (или замещенного) судна, и этим определяется, что указанный судовладелец отвечает только за повреждения и потери, возникающие из-за нарушения или невыполнения обязательства, вытекающего из договора перевозки, независимо от того, имеет это отношение к мореходным качествам судна или нет. Если, несмотря на вышеизложенное, будет признано, что кто-то другой является перевозчиком и/или лицом, которому передан на ответственное хранение перевозимый по договору груз, то это лицо пользуется всеми ограничениями ответственности и освобождением от ответственности, которые предусматриваются законом или этим коносаментом. Согласовано и подразумевается далее, что, если линия, компания или агенты, выполняющие этот

---

[4] Определение «перевозчика» может потребовать дальнейшего рассмотрения в более позднее время в свете действий, которые могут быть предприняты Рабочей группой в отношении проблем, возникающих в случаях «перевозки». Связь между определением «перевозчика» и перегрузкой в настоящей части доклада не рассматривается; см. часть вторую, в которой конкретно рассматриваются вопросы «перегрузки».

[5] Далее в Брюссельской конвенции термины «перевозчик» и «грузоотправитель» используются для указания сторон договора о перевозке, чьи права и обязанности определены в Конвенции.

[6] Слово «включает» указывает на то, что конкретные обязанности «судовладельца» и «фрахтователя» не являются исчерпывающими. Грузоотправители и экспедиторы также могут в соответствии с некоторыми видами контрактов считаться «перевозчиками» (см. «Коносаменты», доклад Секретариата ЮНКТАД (документ TD/B/C.4/ISL/6; в продаже под № E.72.II.D.2), пункты 180 и далее.

В ответе Австралии на вопросник Секретариата предлагалось в целях выделения пункта о том, что лица, помимо судовладельцев и фрахтователей, могут считаться «перевозчиками», внести следующую поправку в определение «перевозчика»: «„перевозчик" включает судовладельца, фрахтователя *или любое другое лицо*, которое подписывает с грузоотправителем договор перевозки. (Курсив наш)». В ответе СССР указывалось, что исправленное определение термина «перевозчик» указывает на то, что под «перевозчиком» понимается судовладелец, фрахтователь или любое другое лицо, которое заключает с грузоотправителем договор перевозки груза от своего имени.

[7] *Рейсовый чартер* представляет собой договор об использовании судна для перевозки грузов на один рейс или несколько конкретных рейсов. Он отличается от *тайм-чартера*, который представляет собой договор об использовании судна для перевозки грузов на конкретный период времени, а также от *димайз-чартера* — фрахтования без команды и каких-либо судовых запасов, когда судно используется и передается под оперативный контроль на определенный период времени. В соответствии с большей частью рейсовых чартеров и тайм-чартеров капитан и команда являются служащими и агентами судовладельца во всех вопросах, относящихся к оперативному управлению судном; фрахтователь лишь использует судно или осуществляет над ним коммерческий контроль.

[8] Коносамент обычно подписывается «для капитана» агентом судовладельца.

Традиционно подпись «для капитана» связывает судно in rem и (за исключением случаев димайз-чартеров) связывает судовладельца и работодателя капитана in personam. См. A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, Baltimore, 1953, p. 179. См. также Hugo Tiberg, «Who is the Hague Rule Carrier», in *Six Lectures on the Hague Rules*, Kurt Grönfors, ed., Göteborg, 1967, p. 131.

[9] См. «Model All-Purpose Liner Bill of Lading», (разработанный клубом «P and I Club» в Сингх и Колинву, *Shipowners* (Vol. 13 of *British Shipping Laws*), London, Stevens and Sons, 1967, p. 317.

коносамент для капитана или от его имени, *не являются главными лицами в этой сделке, указанные линии, компании или агенты не несут ответственности, вытекающей из договоров перевозки ни в качестве перевозчика, ни в качестве депозитария грузов»*[10] (курсив наш).

6. Добросовестный покупатель товаров, приняв коносамент, отмечает, что он издан уважаемой судоходной линией и что в нем никаких указаний на то, что «перевозчиком» является кто-либо другой, помимо этой линии. Если по прибытии не хватает части груза или груз поврежден, то владелец коносамента уведомляет линию, указанную в коносаменте. При этом он обнаруживает, что линия снимает с себя всю ответственность за груз на том основании, что линия была лишь агентом, заключившим договор перевозки между грузоотправителем и судовладельцем. Это утверждение поддерживается «пунктом о фрахтовании без команды и каких-либо судовых запасов» и традиционной доктриной о том, что подпись коносамента «для капитана» связывает судовладельца, а не фрахтователя по рейсовому чартеру или тайм-чартеру.

7. Вот в сущности те фактические обстоятельства, которые возникли в нескольких случаях в последние годы[11].

8. Владелец груза, оказавшись в таком положении, может избрать один путь из нескольких возможных путей действия: *a)* он может возбудить судебное дело против судовладельца и фрахтователя, что может означать ведение отдельных судебных дел в различных странах; или *b)* он может предпринять действия либо против судовладельца, либо против фрахтователя, сталкиваясь с продолжительными и дорогостоящими задержками, в то время как решается предварительный вопрос о том, является ли ответчик соответствующей стороной, и рискует проиграть этот предварительный вопрос после истечения одногодичного срока исковой давности[12], и, таким образом, потерять возможность возбудить дело против другой «соответствующей» стороны. Он может даже обнаружить, что суды одной стороны отклоняют его иск, так как *фрахтователь* не является соответствующим ответчиком, а суды другой стороны отклоняют его иск потому, что *судно* не является соответствующим ответчиком[13].

9. Эти проблемы возникают ввиду того, что судоходные линии пользуются коносаментами, которые не признают ответственности в том случае, если судно зафрахтовано, однако они не указывают (1) действительно ли судно зафрахтовано, и если это так, (2) название и адрес судовладельца[14]. Рабочая группа, возможно, сочтет полезным рассмотреть целесообразность внесения поправок в Брюссельскую конвенцию и включить эти два информационных пункта в коносамент.

10. Другие транспортные конвенции требуют, чтобы фамилия перевозчика[15] была указана в транспортных документах. Например, в статье 8 Варшавской конвенции[16] говорится, что:

> «воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:
>
> . . .
>
> *e)* Название и адрес первого перевозчика;»

В статье 9 говорится, что:

> «...если воздушно-перевозочный документ не содержит всех сведений, указанных в статье 8 [включая «название и адрес первого получателя»]... перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановление настоящей Конвенции, освобождающее его от ответственности или ограничивающее таковую».

В статье 6 (6) Конвенции CIM[17] говорится, что:

> «перевозочный документ должен содержать следующие указания:
>
> . . .
>
> *b)* название железнодорожной станции отправления;
>
> *c)* название железной дороги и станции назначения...»

---

[10] См. форму коносамента, используемую Бальтийской и международной конференцией и известную в качестве «Conline Bill», clause 17; изложена в «Коносаменты», Доклад Секретариата ЮНКТАД, указ. источник, Приложение III, стр. 14 и далее Andrée Chao, «Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'», *Le Droit Maritime Française*, 1967, p. 12 et seq.

[11] См., например, *Stockholms Sjöförsäkrings Aktiebolag v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The Lulu)*, ND 1960. 349 SCS; NJA 1960 742; *Christiania Soforsikringsselskab v. Det Bergenske Dampskibsselskab As Time Charterer of the Steamship Lysaker (The Lysaker)*, ND 1955. 85 SCN; Appel Bruxelles 1er mars 1963, J. P. A. 63; 329; Com. Anvers 18 dec. 1962, J. P. A. 63, 367; См. также Chao, «Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'», op. cit., Tiberg, «Who is the Hague Rules Carrier?», op. cit.

[12] См. статью III (6) Брюссельской конвенции, которая обсуждается в части 4 настоящего доклада.

[13] Такое положение сложилось в случае The Lulu, приводимом в сноске 11, выше.

[14] В некоторых случаях суды выносили решение о том, что случаи фрахтования без команды и каких-либо судовых запасов, в которых не указывается соответствующим образом личность судовладельца, являются недействительными, и что в таких случаях фрахтователь является «перевозчиком», который несет ответственность в соответствии с Брюссельской конвенцией. Однако это не является соответствующим решением в международных масштабах. Результаты в таких случаях ни в коей мере не единообразны и зависят от конкретных фактических обстоятельств; продолжительное использование таких коносаментов приводит к неуверенности и тяжбе.

[15] Поскольку эти конвенции не определяют термина «перевозчик», то неясно, используется ли этот термин лишь в значении *владельца*, или, как это имеет место в Брюссельской конвенции, под термином «перевозчик» подразумевается владелец или какая-либо другая сторона, заключающая договор перевозки с грузоотправителем.

[16] Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных авиаперевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года.

[17] Международная конвенция о железнодорожных перевозках груза, подписанная в Берне 25 февраля 1961 года.

В статье 6 (1) Конвенции CMR [18] говорится, что:

1. «перевозочный документ должен содержать следующие указания:

. . .

c) название и адрес перевозчика; ...»

11. Поправка, требующая, чтобы в коносаменте было указано: *a)* является ли судно зафрахтованным и, если так, *b)* название и адрес судовладельца, может быть включена непосредственно после настоящей статьи 3 (3) Брюссельской конвенции. В настоящее время в статье 3 (3) говорится:

«3. После получения груза под свою ответственность перевозчик, или капитан судна, или агент перевозчика по требованию грузоотправителя выдает последнему коносамент, в котором указывается, среди прочего, следующее:

a) опознавательные отметки, необходимые для опознания груза, которые представляются грузоотправителем в письменной форме до начала погрузки такого груза при условии, что такие отметки штампуются или другим способом отчетливо наносятся на груз, если он открыт, или на ящики, или на упаковку, в которых такой груз содержится, таким образом, чтобы в обычных условиях они четко сохранились до конца рейса;

b) число мест или единиц либо количество, либо вес груза, смотря по обстоятельствам, в соответствии с письменным представлением грузоотправителя;[19]

c) внешний вид и состояние груза».

12. Следующий проект статьи может быть включен непосредственно после статьи 3 (3):

«3 (3)-бис. В коносаменте [или любом подобном товарораспорядительном документе] должны быть указаны название и адрес перевозчика. Если судно зафрахтовано, то в коносаменте [или любом другом подобном товарораспорядительном документе] должно быть это отмечено и указаны название и адрес судовладельца. Если в коносаменте [или любом другом подобном товарораспорядительном документе] не содержится вся информация, требуемая этим подпунктом, то лицо, выдающее коносамент, будет нести ответственность за груз в соответствии с условиями этой Конвенции.

13. Эти поправки поставят владельца коносамента в известность о том, что линия, название которой помещено в заголовке коносамента, не обязательно является «перевозчиком», и даст ему информацию, необходимую для того, чтобы обнаружить, какая сторона действительно является «перевозчиком».

14. Санкция, содержащаяся в последнем предложении предлагаемой статьи 3 (3)-бис, предназначена для того, чтобы наложить совместную договорную ответственность на фрахтователя и судовладельца за отсутствие информации, необходимой в соответствии с этой поправкой. Такая санкция найдет поддержку на основе справедливости: фрахтователь, договаривающийся о перевозке, четко знает, зафрахтовано судно или нет, и если зафрахтовано, то кем. Это правило будет также соответствовать широко распространенному юридическому положению о том, что агент необъявленного главного лица несет совместную ответственность с этим главным лицом [20].

C. ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ»

15. Статья 1 *b* гласит:

«Договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, постольку, поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем, включая любой коносамент или какой-либо аналогичный документ, как указано выше, выданный согласно чартер-партии или в соответствии с ней, с того момента, когда такой коносамент или аналогичный товарораспорядительный документ начинает определять отношения между перевозчиком и владельцем этого документа».

16. В докладе Секретариата ЮНКТАД о коносаментах предлагается:

«Во фразу *«поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем»,* следует внести поправку, если будет принято решение о распространении правил на период, когда грузы находятся под официальной охраной перевозчика до погрузки или после их разгрузки [21]. (курсив наш).

17. Рабочая группа на своей третьей сессии распространила действие Брюссельской конвенции на периоды до погрузки грузов и после их выгрузки путем изменения определения «перевозки грузов», которое дается в статье 1 *e* и, в частности, гласит:

«Перевозка груза» охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки».

18. По причине такого изменения Рабочая группа, возможно, придет к заключению, что существующая формулировка *«поскольку такой документ относится к перевозке грузов морем»* (курсив наш) является широкой по значению,

[18] Конвенция о договоре международной железнодорожной грузовой перевозки, подписанная в Женеве 19 мая 1956 года.

[19] См. часть первую: «Ограничение ответственности за перевозку единицы груза», пункт 40 в отношении предлагаемой поправки к статье III (3) *b*.

[20] В ответах Австрии и Чехословакии предлагается, чтобы лицо, подписавшее коносамент, которое не указывает грузовладельцу, что оно действует в качестве агента судовладельца, несло ответственность в соответствии с условиями коносамента.

[21] См. «Коносаменты: доклад Секретариата ЮНКТАД», указ. источник, пункт 186.

чтобы действовать в отношении ситуации, когда грузы находятся в ведении перевозчика до их погрузки и после разгрузки. Следовательно, изменение определения «договора перевозки» в статье 1 *b*, по-видимому, не является необходимым.

19. С другой стороны, Рабочая группа, возможно, пожелает привести в соответствие формулировку статьи 1 *b* с формулировкой статьи 1 *e*. Одной из форм приведения в соответствие статей было бы исправление статьи 1 *b* с целью исключения из нее слова «морем» и добавления слов «как это определено в настоящей Конвенции», с тем чтобы статья 1 *b* гласила:

(слова, которые подлежат исключению, даны в квадратных скобках; слова, которые должны быть добавлены, даны курсивом).

«Договор перевозки» применяется только в отношении договоров перевозки, подпадающих под коносамент или любой аналогичный товарораспорядительный документ, постольку, поскольку такой документ относится к перевозке грузов [морем], *как это определено в настоящей Конвенции...*».

20. Второй путь — это исправление переработанной статьи 1 *e* с целью использования определения «перевозка грузов морем», вместо просто определения «перевозка грузов»[22].

D. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ФОРМУЛИРОВКИ «СУДНО»

21. Статья 1 *d* Брюссельской конвенции гласит:

«Судно» означает любой вид судна, используемого для перевозки грузов морем».

В докладе Секретариата ЮНКТАД о коносаментах[23] было отмечено, что это определение не действует в отношении барж, лихтеров и аналогичных судов, используемых для перевозки грузов с грузоперевозящих судов на берег во время погрузочных и разгрузочных операций. В этом докладе делаются следующие заключения:

«Вероятно, целесообразно, чтобы правила распространялись на операции, связанные с лихтерами, если перевозчик владеет баржами или лихтерами или использует их в качестве одной из частей своего договора о перевозке. Если это так, то определение понятия «судно» следует расширить путем включения таких видов судов».

22. Это предложение относится не только к типу судов, в отношении которых действует Брюссельская конвенция, а также к вопросу о том, действует ли данная Конвенция во время выполнения погрузочных и разгрузочных операций. Данный вопрос во всей полноте обсуждался на третьей сессии Рабочей группы[24], которая одобрила следующее исправление к статье 1 *e*, имеющее целью уточнить период применения Конвенции:

«[Измененная редакция статьи 1 *e* «Перевозка грузов»]

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, применяемыми 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[25]».

23. Рабочая группа, возможно, сделает вывод о том, что данная измененная редакция, распространяющая действие Конвенции на «период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика», устранит любые неясности в отношении того, распространяется ли действие Конвенции на связанные с использованием барж или лихтеров операции, осуществляемые перевозчиком в соответствии с его договором перевозки. Следовательно, в статье 1 о, возможно, не потребуется изменять определение понятия «судно».

[22] В ответах Норвегии и Швеции была предложена дополнительная поправка к статье 1 *b*, согласно которой положения Конвенции должны по-прежнему действовать, несмотря на отсутствие, неправильность составления или утрату документа о перевозке. В ответе Федеративной Республики Германии говорится, что, по-видимому, нет необходимости распространять действие Гаагских правил на договоры перевозки, по которым не был составлен коносамент, поскольку коносаменты составляются на каждую перевозку грузов морем.

[23] Указ. источник, пункт 189.

[24] См. Доклад Рабочей группы, третья сессия, 31 января — 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63), пункты 11—21, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV. См. также «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты», A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение. Вопрос о том, применяется ли Конвенция во время выполнения погрузочных и разгрузочных операций, обсуждался в связи с более широкой проблемой периода ответственности морского перевозчика, определяемого Брюссельской конвенцией.

[25] Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, Доклад Рабочей группы о ее третьей сессии, 31 января — 11 февраля 1972 года, указ. источник, пункт 14.

ЧАСТЬ ШЕСТАЯ: ИЗЪЯТИЕ НЕ ИМЕЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКОЙ СИЛЫ ПУНКТОВ ИЗ КОНОСАМЕНТОВ

А. ВВОДНАЯ ЧАСТЬ

1. Как следствие программы работы, разработанной на четвертой сессии ЮНСИТРАЛ [1], в этой части доклада рассматривается вопрос об «изъятии не имеющих юридической силы пунктов из коносаментов».

2. Главное назначение Брюссельской конвенции — это изложить основные требования, от которых морской перевозчик не может уклониться при выполнении договора перевозки [2]. Эта цель достигнута статьей 3 (8), которая гласит следующее:

«Любые оговорка, статья или положение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери и повреждения, нанесенные грузу или в связи с грузом, возникающие в результате небрежности, ошибки или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в данной статье, или уменьшающие такую ответственность каким-либо иным образом, чем это предусмотрено в данной Конвенции, недействительны и не имеют никакой юридической силы. Оговорка, предоставляющая перевозчику выгоды от страхования, или какая-либо аналогичная оговорка рассматриваются в качестве оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности».

3. Однако простое введение международного законодательства, которое делает недействительными пункты коносаментов, само по себе при отсутствии санкций или других эффективных мер по контролю не сможет лишить возможности перевозчика включать такие пункты, и, по-видимому, коносаменты часто содержат положения, которые определенно не имеют юридической силы, и другие пункты, юридическая действительность которых в рамках данной Конвенции является сомнительной [3].

4. Включение не имеющих юридической силы положений в коносаменты создает чувство неопределенности у владельцев груза, когда дело касается их прав и ответственности. Исключение этих оговорок «облегчило бы торговлю, так как их сохранение [в коносаментах] имеет следующие тягостные последствия: эти оговорки *a)* вводят в заблуждение грузовладельцев, в результате чего они вынуждены отказываться от предъявления обоснованных претензий; *b)* являются также предлогом для затягивания споров и переговоров в отношении претензий, которые в противном случае можно было бы быстро решить; *c)* поощряют бесцельные судебные процессы» [4].

5. Большинство ответов правительств на анкету подтверждает, что права грузоотправителя нарушаются в результате применения перевозчиком не имеющих юридической силы оговорок и что необходимо предпринять меры с тем, чтобы воспрепятствовать или не допустить, чтобы перевозчик продолжал такую практику. Хотя, однако, некоторые авторы ответов признают существование такой проблемы, они выражают сомнение относительно реальности применения более эффективной меры, чем та, которая предусмотрена в статье 3 (8) [5]. Одно правительство высказало предположение, что в статье 3 (8) дается «слишком ограниченное толкование», поскольку оно касается «только лишь правил ответственности» [6]. Правительства двух стран высказали предположение, что проблема недействительности оговорок могла быть лучшим образом рассмотрена через посредство «действий, предпринятых отдельными лицами или организациями, представляющими различные транспортные фирмы» [7].

6. Поскольку были получены такие ответы и поскольку существуют трудности, которые неизменно вытекают из этой проблемы, возможно, было бы правильным, чтобы Рабочая группа рассмотрела на данном этапе общее направле-

---

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 г., часть первая, II, A.

[2] Статьи, запрещающие «не имеющие силы» пункты, также содержатся в некоторых других международных конвенциях о перевозках:

В статье 32 Варшавской (воздушной) конвенции, в частности, предусматривается:

«Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности...».

Статьей 41 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки (КДПГ) предусматривается:

«1. С оговоркой относительно положений статьи 40 признается не имеющим силы всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от постановлений настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительность других содержащихся в договоре условий.

2. В частности, недействительным является всякое условие, в силу которого транспортеру переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или всякое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перелагается бремя доказательства».

[3] Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of 1924* (2d ed. 1960) page 41.

[4] «Коносаменты», доклад Секретариата ЮНКТАД, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.72.II.D.2), пункт 295.

[5] См., например, ответы правительства Австралии. В ответе правительства Турции говорится, что существующая в настоящее время ситуация в отношении не имеющих юридической силы оговорок является удовлетворительной.

[6] См. ответ Швеции, которая указала на то, что конвенция «должна включать в себя общее положение о недействительности оговорок в коносаменте, которые прямо или косвенно умаляют значение положений Конвенции».

[7] См., например, ответ Швеции. Аналогичным образом правительство Норвегии придерживается мнения о том, что «затронутые проблемы должны быть подвергнуты серьезному изучению различными организациями, занимающимися разработкой стандартов транспортных документов, касающихся перевозки грузов морем».

ние политики, которое должно определять дальнейшую работу в отношении «недействительных оговорок».

В. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПОДХОДЫ

7. По-видимому, можно было бы рассмотреть несколько — не обязательно исключительных — способов решения проблемы:

a) сделать обязательные требования Конвенции по возможности ясными и исчерпывающими;

b) конкретно указать в самом тексте Конвенции, что определенные типы оговорок не имеют юридической силы;

c) ввести санкции с целью наказания за применение не имеющих силы оговорок;

d) потребовать включения в коносаменты, в отношении которых действует данная Конвенция, пункта, указывающего на незаконность в рамках данной Конвенции любого соглашения, которое несовместимо с обязательными правилами Конвенции.

8. Рассмотрение вопроса согласно вышеизложенному пункту *a*, который делает обязательные требования Конвенции наиболее ясными и исчерпывающими, может принести пользу в результате снижения до минимума влияния не имеющих юридической силы оговорок. Если в коносаменте содержится оговорка, которая, согласно Конвенции, определенно не имеет юридической силы, этой оговоркой не легко будет злоупотреблять, для того чтобы вынудить владельца груза отказаться от законной претензии или пойти на компромисс — по крайней мере, если грузовладельцу известны его юридические права, определяемые Конвенцией (точки зрения на эту последнюю проблему будут рассмотрены в пункте 13, ниже). Устранение двусмысленных положений, содержащихся в Брюссельской конвенции 1924 года и в Протоколе 1968 года — это цель, о которой конкретно говорится в резолюциях ЮНКТАД и ЮНСИТРАЛ, и к одной из этих резолюций Рабочая группа обращалась сама. Успех этой работы, таким образом, непосредственно связан с проблемой «не имеющих силы оговорок».

9. Как было отмечено в пункте 7 *b*, возможным подходом является конкретное указание в тексте Конвенции, что определенные оговорки не имеют юридической силы[8]. Такой подход применяется в одном отношении в настоящей Конвенции, а именно: путем конкретного упоминания содержащихся в статье 3 (8) положений о «выгодах от страхования». (См. пункт 2, выше). Более широкое применение такого подхода может оказаться полезным, когда необходимо отметить наиболее вопиющее нарушение положений Конвенции, поскольку они бесспорно лишены юридической силы; постановления, вытекающие из перечисления не имеющих юридической силы положений, могут также помочь сделать ясными и исчерпывающими принципы данной Конвенции.

10. Рабочая группа, возможно, также пожелает рассмотреть определенные проблемы, которые неотъемлемо связаны с устранением конкретных положений, как «не имеющих юридической силы». Одной основной проблемой является то, что многие положения «не имеют юридической силы», когда они применяются в отношении какой-либо фактически существующей ситуации, однако они «имеют юридическую силу», когда применяются в отношении других ситуаций[9]. Определить условия, при которых оговорка не имеет юридической силы, можно лишь путем провозглашения самостоятельного правила — это функция, которая занимает центральное место в стоящей перед Рабочей группой первоочередной задачей по изменению и уточнению обязательных правил Конвенции[10]. Кроме того, если определенные оговорки при их настоящем применении должны рассматриваться как не имеющие юридической силы, то существует возможность того, что юристы — составители документа могут разработать различные формулировки, направленные на достижение аналогичных целей, и отстоять новые оговорки на том основании, что они не фигурируют среди оговорок, конкретным образом предусмотренных Конвенцией[11].

11. В третьем подходе, которым предусматривается введение санкций с целью наказания за применение не имеющих юридической силы оговорок, поднимается вопрос о том, должна ли мера наказания применяться в тех случаях, *i)* когда находят применение конкретно аннулированные оговорки или *ii)* когда находит применение любая оговорка, которая не совместима с

[8] См. сделанное с этой целью предложение в работе prof. E. R. H. Harde-Ivamy, *Current Legal Problems*, London, 1960, pp. 216—217, цитируется в докладе Секретариата ЮНКТАД о коносаментах, пункт 298.

[9] Один пример приводится в докладе Секретариата ЮНКТАД, «Коносаменты» в пункте 296 и сноске 3. В этом пункте отмечается, что оговорка относительно того, что фрахт оплачивается «за судно и/или груз независимо от целостности груза», не имеет юридической силы в тех случаях, когда перевозчик несет юридическую ответственность за утерю груза, однако она имеет юридическую силу, когда перевозчик несет юридическую ответственность.

[10] Можно было бы предположить, что ссылка на положения о «выгодах от страхования» в статье 3 (8) показывает, что вообще целесообразно определить конкретные оговорки, как не имеющие юридической силы. С другой стороны, такое положение может оказаться нетипичным. Во-первых, вопрос о «выгодах от страхования», возможно, является более ясным, чем большинство других. Во-вторых, самостоятельное правило о том, что грузоотправитель имеет право сохранить доходы от страхования, возможно, не будет акцептировано на основе договорного положения в его обратном смысле в рамках настоящей формулировки статьи 3 (8) Конвенции 1924 года, поскольку такой договор, по-видимому, нельзя рассматривать в качестве «оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности». По существу это является проблемой редакции и сферой действия статьи 3 (8), которой можно было бы уделить внимание во время общего пересмотра или изменения Конвенции.

[11] Ответы правительств Федеративной Республики Германии и СССР показали, что попытка определить не имеющие юридической силы оговорки не имеет практического значения. В других различных ответах выражается общее сомнение относительно целесообразности принятия специальных мер, направленных на устранение не имеющих юридической силы оговорок.

каким-либо положением Конвенции. С первым подходом связаны трудности определения конкретных оговорок, о чем говорилось в предыдущих пунктах. Во втором подходе — введение санкций при применении любой оговорки договора, которая может оказаться несовместимой с каким-либо правилом Конвенции,— должна предусматриваться возможность того, что последствия, вытекающие из правил этой Конвенции при некоторых случаях применения этих правил, определенно не будут достаточно ясны. Таким образом, такое общее правило могло бы привести к применению санкций в случаях, когда неожиданно возникает противоречивое толкование Конвенции, и в некоторых случаях могло бы задержать разработку на основе договоров решений проблем в случаях, когда подвергается сомнению истинное значение Конвенции.

12. Можно вообразить, что эти проблемы могут быть сведены к минимуму путем применения санкций только тогда, когда соглашение «ясно» или «прямо» действует в нарушение Конвенции; однако проведение такой проверки может оказаться трудным делом. В качестве альтернативы проблемы, связанные с санкциями в отношении каких-либо «не имеющих юридической силы» оговорок, могли бы быть сведены до минимума, если применяемые санкции были бы относительно незначительными. Можно было бы рассмотреть положение, сформулированное по образцу статьи 7 (3) Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), согласно которой «транспортер отвечает за все расходы и за все убытки», которые могут быть причинены в результате включения не имеющей юридической силы (или «определенно» не имеющей юридической силы) оговорки в договор перевозки [12].

13. Подход, упомянутый в пункте 7 *d*, выше, соответствует точке зрения о том, что не имеющими юридической силы оговорками можно особенно злоупотреблять, когда грузовладельцу не известны положения Конвенции, лишающие юридической силы такие оговорки. По-видимому, возможно положение, при котором некоторые грузовладельцы — особенно грузовладельцы, которые не являются участниками большого делового предприятия,— могут чувствовать себя связанными положением договора перевозки, который определенно станет препятствием на пути их претензии. Для того чтобы довести до сведения таких лиц их права, можно было бы рассмотреть положение о том, что в договорах перевозки, в отношении которых действует данная Конвенция, должно быть заявлено о том, что любое положение договора, несовместимое с данной Конвенцией, не может приобрести юридической силы [13].

14. Такое «требование» не будет иметь смысла, если в отношении невключения в договор перевозки требуемого положения будет действовать правовая санкция. По-видимому, трудно будет найти оправдание факту невключения такой обязательной формулировки в договор перевозки. Следовательно, вероятно, было бы уместно следовать статье 9 Варшавской (воздушной) конвенции 1929 года, в которой говорится, что, если в воздушно-перевозочном документе не содержатся указания, определяемые в статье 8 (включая «указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией»), «перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую».

15. Требование о том, чтобы договор перевозки ставил в известность грузовладельца относительно защиты, которую обеспечивает Конвенция (пункт 13, выше), возможно, окажется лишь умеренной помощью в сведении к минимуму злоупотреблений не имеющими юридической силы оговорками. Однако, если Рабочая группа придет к заключению о том, что альтернативные меры практически нецелесообразны, это устранение проблемы минимальными средствами, возможно, будет заслуживать внимания.

---

[12] Привлекательной особенностью правила, основанного на КДПГ, является то, что причинная связь между не имеющей юридической силы оговоркой и связанным с этим убытком опровергает тот довод, что санкции не будут иметь юридической силы в некоторых предположительных или маловероятных ситуациях. В положении о прекращении действия срока исковой давности, предусмотренном статьей 9 Варшавской конвенции, отсутствует эта причинная связь, и санкция может оказаться неоправданно жесткой в ситуациях, когда юридическая действительность оговорки договора может вызывать сомнение.

[13] Таким необходимым заявлением, вероятно, должна подчеркиваться возможность отсутствия юридической силы у положений договора в более конкретной форме, в отличие от того, как это имеет место в статье 6 (1) (*k*) Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), которая требует, чтобы в транспортной накладной содержалось «указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки с соблюдением порядка, установленного настоящей Конвенцией».

5. Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее пятой сессии

(Нью-Йорк, 5—16 февраля 1973 года) (A/CN.9/76) *

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	1—8	237
I. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА	9—29	238
A. Введение	9—15	238
B. Обсуждение вопроса Рабочей группой	16—25	239
C. Доклад Редакционной группы	26	241
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	27—29	243
II. ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ	30—44	244
A. Введение	30—32	244
B. Обсуждение вопроса Рабочей группой	33—37	245
C. Доклад Редакционной группы	38	246
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	39—44	247
III. ОТКЛОНЕНИЕ	45—55	248
A. Введение	45—49	248
B. Обсуждение вопроса Рабочей группой	50—53	249
C. Доклад Редакционной группы	54	249
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	55	249
IV. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ	56—72	249
A. Введение	56—57	249
B. Обсуждение вопроса Рабочей группой	58—64	250
C. Доклад Редакционной группы	65	251
D. Рассмотрение доклада Редакционной группы	66—72	252
V. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА	73—78	253

* 28 февраля 1973 года.

ВВЕДЕНИЕ

1. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок была учреждена на состоявшейся в марте 1969 года второй сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ). На своей четвертой сессии Комиссия расширила до 21 члена состав Рабочей группы, и теперь она состоит из следующих членов: 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. На своей третьей сессии [1] Рабочая группа решила посвятить пятую сессию рассмотрению вопросов, перечисленных в резолюции, принятой ЮНСИТРАЛ на ее четвертой сессии и не рассмотренных Рабочей группой на четвертой сессии [2]. В число этих оставшихся вопросов входили: 1) ограничение ответственности за перевозку единицы груза, 2) переотправка, 3) отклонение от курса, 4) срок исковой давности, 5) определения, содержащиеся в статье 1 Конвенции, и 6) изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы.

3. Рабочая группа провела свою пятую сессию в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года.

4. На сессии были представлены семнадцать

[1] Доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее третьей сессии, состоявшейся в Женеве с 31 января по 11 февраля 1972 года (A/CN.9/63), Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 год, часть вторая, IV (далее называется Рабочая группа, Доклад о третьей сессии).

[2] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее четвертой сессии (1971), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать шестая сессия, Дополнение № 17* (A/8417), пункт 19, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том II: 1971 год, часть первая, II, A (далее называется ЮНСИТРАЛ, Доклад о четвертой сессии 1971 год), доклад Рабочей группы по международному законодательству в области морских перевозок о работе ее четвертой (специальной) сессии, состоявшейся в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года (A/CN.9/74), воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше (далее называется Рабочая группа, Доклад о четвертой сессии).

членов Рабочей группы[3]. На сессии также присутствовали представители членов Комиссии Гайаны и Ирана и наблюдатели от следующих международных межправительственных и неправительственных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО), Международной торговой палаты, Международной палаты по судоходству, Международного морского комитета и Международного союза морского страхования.

5. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Хосе Доминго Рай (Аргентина)
Заместитель председателя: г-н Станислав Сухоржевский (Польша)
Докладчик: г-н Л. Х. Ху (Сингапур)

6. На рассмотрении Рабочей группы находились следующие документы:

1) Предварительная повестка дня и аннотации (A/CN.9/WG.III/R.2)

2) «Меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов», представленный делегацией Норвегии (A/CN.9/WG.III/WP.9)

3) Доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» (Ограничение ответственности за перевозку единицы груза; транзитные перевозки, отклонение от курса; срок исковой давности, определения, положения, не имеющие юридической силы) (A/CN.9/WG.III/WP.10, vols, I—III)*

4) Ответы, полученные от правительств и международных организаций на Второй вопросник об ответственности морских перевозчиков за гибель или повреждение груза в контексте коносаментов (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1 и Add.2)

5) Доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Определение тематических разделов в области морских коносаментов для возможного дальнейшего изучения» (A/CN.9/WG.III/R.1).

7. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня.

1. Открытие сессии

2. Выбор должностных лиц

3. Утверждение повестки дня

4. Рассмотрение тематических вопросов, отобранных на третьей и четвертой сессиях Рабочей группы и подлежащих рассмотрению на пятой сессии

5. Будущая работа

6. Утверждение доклада.

8. Рабочая группа решила использовать доклад Генерального секретаря, озаглавленный «Второй доклад об ответственности морских перевозчиков за груз: коносаменты» [далее называется второй доклад Генерального секретаря A/CN.9/WG.III/WP.10, vols. I—III)] в качестве своего рабочего документа. В этом докладе Генерального секретаря рассматриваются следующие вопросы: ограничение ответственности за перевозку единицы груза (часть первая); перевалка грузов (часть вторая); отклонение (часть третья); срок исковой давности (часть четвертая); определения, содержащиеся в статье I конвенции (часть пятая); изъятие из коносаментов оговорок, не имеющих юридической силы (часть шестая). Доклад Генерального секретаря прилагается к настоящему докладу в качестве добавления (A/CW.9/76/Add.1)*.

I. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА

A. Введение

9. К числу вопросов, намеченных Комиссией для изучения, относится вопрос об «ограничении ответственности за перевозку единицы груза». Эта тема была рассмотрена в первой части второго доклада Генерального секретаря (A/CN.9/76/Add.1)*. В ответ на предложения, сформулированные в ходе четвертой сессии Рабочей группы, этот доклад главным образом был посвящен рассмотрению структуры норм по ограничению ответственности и принятых в них подходах в отличие от финансового уровня ограничения ответственности.

10. Как указывается в докладе, в статье 4 (5) Брюссельской конвенции 1924 года устанавливается верхний предел ответственности перевозчика или судна в размере 100 фунтов стерлингов «на одно место или на одну единицу груза»[4]. В Брюссельском протоколе 1968 года этот единый критерий заменяется двойственным критерием. Согласно статье 2 *а* Протокола, пределом ответственности являются либо 1) 10 000 франков «на одно место или на одну единицу груза», либо 2) 30 франков «за килограмм веса

[3] На сессии были представлены все члены Рабочей группы, за исключением Ганы, Заира, Испании и Чили.

* Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

* Воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

[4] Международная конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (League of Nations, *Treaty Series*, vol. CXX, p. 157, No. 2764), воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1 (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.73.V.3).

брутто утерянного или поврежденного груза», в зависимости от того, какая сумма выше[5]. Отмечалось, что первый из этих критериев применяется по отношению к сравнительно легким грузам; если одно место или одна единица груза весит по крайней мере 334 кг, то предел ответственности по второму критерию будет более высоким (и, следовательно, применим).

11. В этом докладе (часть I, пункты 12—31) рассмотрены проблемы толкования, которые связаны с применением критерия «на одно место или на одну единицу груза»; в нем предлагаются три альтернативных проекта решения этих проблем. Согласно альтернативе I (там же, пункт 23), если груз измеряется не по числу «мест» (то есть насыпной или наливной груз), то применимым критерием будет «фрахтовая единица груза». В докладе (там же, пункт 24) проводится анализ проблем толкования, связанных со словами «фрахтовая единица груза», и в альтернативах II-A и II-B предлагаются формулировки, на основании которых этот критерий не будет применяться; в альтернативе II-A предлагается использовать слова «на одно место или другую погрузочную единицу», а в альтернативе II-B — «за погрузочную единицу».

12. В докладе также рассмотрены проблемы, касающиеся слов «на одно место или на одну единицу», которые вызывают в случае контейнерных грузов. Главный вопрос заключается в том, является ли контейнер одним местом или одной единицей груза, независимо от числа элементов груза в контейнере, или же каждый элемент груза в контейнере представляет собой отдельное место или единицу груза (там же, пункт 18). Было обращено внимание на положение статьи 2 *c* Брюссельского протокола, в которой говорится:

> «*c*) Если при перевозке груза используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, то количество мест или единиц груза, указанных в коносаменте как упакованные в такие средства транспортировки, рассматривается для целей данного пункта как количество мест или единиц груза в случаях, когда речь идет об этих местах или единицах груза; во всех других случаях такие средства транспортировки рассматриваются как одно место или одна единица груза».

13. В связи со статьей 2 *c* в докладе было обращено внимание на вопрос о том, является ли контейнер, если он предоставлен грузоотправителем, дополнительным местом или единицей груза, что в свою очередь влечет за собой повышение предела ответственности в случае повреждения или утери такого контейнера при перевозке. В целях уточнения этого вопроса был предложен проект поправки (Доклад, часть первая, пункт 20).

14. В докладе также обращается внимание на предложение о том, чтобы критерий места или единицы груза в целях ограничения ответственности не применялся; согласно этим предложениям, единственным критерием должен являться вес («...франков за кг»).

15. Было также обращено внимание на проблемы толкования, которые могут возникнуть в связи с тем положением Брюссельского протокола, в котором предусматривается предел финансовой ответственности по критерию «за кг веса брутто утерянного или поврежденного груза». Была высказана мысль о том, что, по-видимому, было бы целесообразным проводить различие между 1) полной или частичной *потерей* груза и 2) *повреждением* груза; в докладе в этой связи был предложен проект положения, за основу которого были приняты положения Международной конвенции о железнодорожных перевозках груза[6] и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)[7] (альтернатива III-B; доклад, часть первая, пункт 38). В докладе отмечено, что уточнение подобного характера может явиться полезным, независимо от того, будет ли весовой критерий применяться в качестве единственного критерия или же он явится частью двойственного критерия.

B. Обсуждение вопроса Рабочей группой

1) *Основное право об ограничении ответственности*

16. Рабочая группа рассмотрела подходы, изложенные в докладе Генерального секретаря в альтернативных предложениях. Было высказано общее согласие с тем, что любая система определения верхнего предела ответственности перевозчика должна включать в себя весовой критерий (...франков за килограмм). Ряд представителей высказались за принятие весового критерия в качестве единственного критерия ограничения ответственности перевозчика. Один представитель указал, что приемлемой была бы либо система, основанная лишь на весе, либо система, основанная на весе и числе мест или единиц груза, как это предусмотрено в статье 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года.

17. Те представители, которые высказались за использование веса в качестве единственного критерия определения пределов ответственности перевозчика, отметили, что утвержденная система ограничения ответственности должна быть простой и четкой, с тем чтобы она не приводила к возникновению споров. С этой точки зрения критерий места или единицы груза, предусмотренный в Брюссельской конвенции 1924 года, оказался неудовлетворительным; кроме того, он

[5] Протокол о поправках к Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, принятой в феврале 1966 года, воспроизводится в *Регистре текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли*, том II, глава II, 1.

[6] United Nations, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

[7] United Nations, *Treaty Series*, vol. 399, No. 3742.

привел к возникновению различных толкований. Более того, в связи с распространением комбинированных перевозок правила об ограничении ответственности морских перевозчиков должны быть согласованы с системой, основанной на весе, которая используется в других видах транспорта. Один из этих представителей заявил, что опыта применения двойственной системы приобретено не было, поскольку Брюссельский протокол 1968 года в силу не вступил, в то время как система, основанная лишь на весе, оказалась вполне практичной в других видах транспорта и не привела к возникновению существенных разногласий; с другой стороны, ограничение ответственности упаковкой или единицей создает практические трудности, вызывая споры. Этот представитель также указал на присущую двойственной системе несправедливость, поскольку она ориентирована на размер и форму товаров, а не на их количество и стоимость. Была высказана мысль о том, что при едином весовом критерии проблема ценных и нетяжелых грузов может решаться за счет установления определенного минимального предела ответственности.

18. Однако большинство представителей высказались за сохранение двойственной системы, закрепленной в статье 2 *a* Брюссельского протокола 1968 года. Эти представители подчеркнули, что такая система имеет определенное преимущество: она является гибкой, поскольку в ней учитываются грузы, которые являются сравнительно легкими, но имеют большую ценность, в то время как единообразная система, основанная лишь на весе, может в случае ценных и нетяжелых грузов функционировать в ущерб грузоотправителю. Кроме того, при такой системе потребуется указывать вес каждого места отправляемого груза.

2) *Положение, касающееся контейнеров*

19. С пределом ответственности «за одно место или одну единицу груза» был связан вопрос об упаковке груза в контейнер. Было высказано общее мнение о том, что если система ограничения ответственности будет включать в себя критерий «места или единицы груза», то такой критерий необходимо будет дополнить положением о контейнерах, основанным на общих принципах статьи 2 *c* Брюссельского протокола 1968 года (приводится в пункте 12, выше).

20. Один из представителей предложил такое положение о контейнерах, согласно которому применяется лишь весовой критерий, если грузоотправитель (в отличие от перевозчика) самостоятельно упаковал контейнер. Другие представители, которые выступали за двойственную систему, заявили, что такое положение будет несовместимым с двойственной системой, и полагали, что это предложение вызовет дискриминацию в отношении тех грузоотправителей, которые самостоятельно комплектуют контейнеры и зачастую по настоянию перевозчиков.

3) *Другие вопросы*

21. Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, должны ли правила об ограничении ответственности распространяться и на служащих и агентов перевозчика. Рабочая группа в целом поддержала правило, основанное на статье 3 (2) Брюссельского протокола 1968 года, согласно которой служащий или агент перевозчика имеет право на те же пределы ограничения ответственности, что и сам перевозчик.

22. Рабочая группа также обсудила вопрос о том, следует ли исключить из правила об ограничении ответственности те случаи, когда повреждение нанесено намеренно, или по небрежности, или в результате других серьезных случаев аналогичного поведения. Одна из возникших проблем состояла в том, должен ли серьезный случай такого поведения со стороны агентов или служащих перевозчика приводить к неприменению правила об ограничении ответственности по отношению к самому перевозчику. Некоторые представители считали, что перевозчик должен нести всю полноту ответственности за такое поведение своих агентов или служащих в процессе выполнения ими своих служебных обязанностей; была высказана мысль о том, что трудно было бы применять какое-либо другое правило, поскольку современные перевозчики осуществляют основную часть своих операций через агентов и служащих. С другой стороны, некоторые представители заявили, что ограничение ответственности, применимое по отношению к перевозчику, не должно нарушаться в результате действий агентов или служащих перевозчика. Хотя многие виды серьезных нарушений норм поведения (как, например, кража) не совершаются в процессе осуществления служащими или агентами своих функций, установление того, что такие нарушения допущены «в процессе осуществления функций», связано с большими трудностями. Что касается кражи, то некоторые представители полагали, что таковая может быть совершена «в процессе выполнения служащими или агентами своих служебных функций».

23. Рабочая группа обсудила также различие между намеренным поведением и небрежным поведением. Некоторые представители указали, что оба эти вида поведения, будь то со стороны перевозчика или грузоотправителя, должны вести к лишению преимуществ, предусмотренных правилом об ограничении ответственности. Другие представители выступили за ограничение случаев лишения этих преимуществ лишь случаями намеренного или умышленного поведения, считая, что правило о «небрежном» поведении является слишком общим и трудноприменимым.

24. Высказывалось мнение о том, что альтернативным методом решения этого вопроса было бы повышение предела ограничения ответственности и исключение положения, касающегося лишения преимуществ, связанных с ограничением ответственности. Указывалось на то, что приемлемость такого предложения о «нерушимом» ограничении ответственности будет зависеть от суммы верхнего предела.

25. Последствия неправильного указания грузоотправителем характера или стоимости груза были также обсуждены Рабочей группой в связи со статьей 2 *h* Брюссельского протокола 1968 года, в которой предусматривается, что перевозчик не несет ответственности за потерю или повреждение груза, если грузоотправитель сознательно неправильно указал в коносаменте характер или стоимость этого груза. Подчеркивалось, что это правило, если его применять буквально, является слишком строгим, поскольку оно освобождает перевозчика от ответственности за какие-либо ошибки с его стороны. Высказывалась мысль о том, что удовлетворительной альтернативой, по-видимому, явится правило о том, чтобы подобное неправильное указание соответствующих данных грузоотправителем просто лишало силы заявление грузоотправителя о характере и стоимости груза. Выдвигалась также мысль о том, что правила национальных законов, по-видимому, будут в этих целях вполне достаточными.

С. Доклад Редакционной группы

26. Рабочая группа, после обсуждения альтернативных подходов к ограничению ответственности перевозчиков, постановила создать Редакционную группу для подготовки текстов по данному вопросу, а также по ряду других вопросов, которые должны быть обсуждены на пятой сессии[8]. Доклад Редакционной группы об ограничении ответственности перевозчика с двумя поправками к тексту предложенных положений проектов, составленных Рабочей группой[9], является следующим:

ЧАСТЬ I ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЕДИНИЦЫ ГРУЗА

1. Изложенный ниже проект разработан для выполнения следующих решений Рабочей группы:

a) Рабочая группа постановила сохранить двойственную систему ограничения ответственности, принятую в статье 2 Брюссельского протокола 1968 года, в соответствии с которой пределы ответственности перевозчика определяются на основе конкретной суммы 1) упаковки или за другую единицу отгрузки или 2) веса брутто всех потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, что из них больше в килограммах.

b) Рабочая группа согласилась с тем, что в Конвенции следует принять во внимание использование контейнеров, и в связи с этим постановила сохранить принцип, изложенный в статье 2 *c* Брюссельского протокола 1968 года, в котором предусматривается перечисление в коносаменте упаковок или единиц отгрузки, содержащихся в контейнере. Рабочая группа также постановила, что такие средства перевозки, как контейнеры, если они предоставлены грузоотправителем, должны рассматриваться как отдельная упаковка; это правило применяется, независимо от того, перечислены упаковка или единицы отгрузки в коносаменте или не перечислены.

2. Редакционная группа рекомендует следующий текст в этих целях:

Статья А

1. Ответственность перевозчика за потерю или ущерб в отношении грузов ограничивается суммой, эквивалентной ( ) франков за упаковку или других единиц отгрузки или ( ) франков за килограмм общего веса потерянных или поврежденных грузов в зависимости от того, какой вес больше.

2. Для исчисления более высокой суммы в соответствии с пунктом 1 применяются следующие правила:

a) если для перевозки грузов используется контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки, единицы упаковки или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте как упакованные в таком средстве транспортировки, рассматриваются как упаковки или единицы отгрузки. За указанными выше исключениями, грузы в таком средстве транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

b) в тех случаях, когда потеряно или повреждено само средство транспортировки, это средство транспортировки, если оно не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлено им, рассматривается как одна отдельная единица отгрузки.

3. Франк означает единицу, состоящую из 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы в тысячном исчислении.

4. Сумма, упомянутая в пункте 1 настоящей статьи, конвертируется в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты в соответствии с единицей, определенной в пункте 3 настоящей статьи, в момент судебного определения или арбитражного решения. Если такого официального курса не

---

[8] Редакционная группа состояла из представителей Аргентины, Индии, Нигерии, Норвегии, Объединенной Республики Танзании, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Франции и Японии. Редакционная группа избрала Председателем г-на Э. Г. Селвига (Норвегия).

[9] Поправки, внесенные Рабочей группой, являются следующими: *a)* положение, первоначально изложенное в пункте 5 статьи А, стало статьей С; в результате этого пункт 6 статьи А стал пунктом 5; *b)* изъяты скобки, в которые был заключен пункт 1 статьи В. Ранее использовавшиеся скобки отражены в пункте 12 доклада Редакционной группы. Рабочая группа также постановила изъять следующие слова, которые первоначально фигурировали в качестве второго предложения пункта 3 статьи В: «Однако, согласно положению пункта 5 статьи А, с перевозчика или любого такого лица может быть получена дополнительная компенсация» (теперь статья С).

существует, компетентный орган заинтересованного государства определяет, что следует рассматривать как официальный курс в целях настоящей Конвенции.

[5. Соглашением между перевозчиком и грузоотправителем может быть установлен предел ответственности, превышающий тот, который предусмотрен в пункте 1].

Статья B

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются во всех действиях против перевозчика в отношении потери, повреждения (или задержек в доставке) грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, на чем основаны эти действия — на договоре или на деликте.

2. Если дело возбуждается против служащего или агента перевозчика, такой служащий или агент, доказавший, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право прибегнуть к возражениям ответчика и воспользоваться пределами ответственности, на которые перевозчик может ссылаться согласно настоящей Конвенции.

3. Общая сумма, причитающаяся к получению с перевозчика и любых лиц, упомянутых в предыдущем пункте, не может превышать пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Статья C

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в пункте 1 статьи A, если доказано, что ущерб был вызван преднамеренными неправильными действиями перевозчика или любого из его служащих или агентов, действовавшими в пределах их служебных обязанностей. Служащие или агенты перевозчика также не имеют права на упомянутое ограничение ответственности за ущерб, вызванный преднамеренными неправильными действиями с их стороны.

Замечания по предложенным положениям проекта

3. В отношении пункта 1 статьи A Редакционная группа рассмотрела вопрос о разработке более детального текста с целью провести более четкое различие между ответственностью за 1) полную или частичную потерю и 2) повреждение всех грузов или их части. Однако было решено, что настоящий текст является достаточным и что более детальный проект не улучшит формулировки Брюссельского протокола.

4. Пункт 2 статьи A служит дополнительным определением альтернативы, предусмотренной в пункте 1 в отношении «упаковки или другой единицы отгрузки» и не исключает применения альтернативы, основанной на общем весе. Этот пункт отвечает главной цели статьи 2 *c* Брюссельского протокола 1968 года, а именно: избежать уменьшения ответственности перевозчика в случаях, когда отдельные упаковки перевозятся в контейнерах. В этом пункте также предусматривается, что в случаях, когда потерян или поврежден сам контейнер, если он не находится во владении перевозчика или иначе не предоставлен им, контейнер считается отдельной единицей.

5. Представители Нигерии и Норвегии зарезервировали свою позицию в отношении пунктов 1 и 2 статьи A и предложили заменить эти пункты следующим положением:

«Ответственность перевозчика за потерю или повреждение грузов ограничивается суммой, эквивалентной [ ] франков за килограмм общего веса потерянных или поврежденных грузов».

6. Пункт 3 статьи A предлагаемого проекта соответствует формулировке первой фразы статьи 2 *d* Брюссельского протокола 1968 года.

7. Пункт 4 статьи A касается вопросов, которым посвящена вторая фраза статьи 2 *d* Брюссельского протокола 1968 года. Редакционная группа отметила, что в Брюссельском протоколе предусматривается определение даты перевода суммы, подлежащей выплате, на основании права суда, рассматривающего дело. В интересах единообразия в предлагаемом проекте уточняется, что перевод осуществляется в момент вынесения определения суда или арбитражного решения. В проекте также упоминается о переводе в национальную валюту государства суда или арбитражного суда, рассматривающего дело, на основе официального курса этой валюты. Один из представителей зарезервировал свою позицию относительно включения концепции официального курса этой валюты в качестве основы для перевода.

8. Редакционная группа рассмотрела вопрос о включении в проект формулировки с конкретным указанием даты перевода в национальную валюту в тех случаях, когда стороны урегулировали иск, не прибегая к судебному разбирательству или арбитражу. Эта концепция была отклонена Рабочей группой. В этой связи отмечается, что подход, которого придерживается Редакционная группа, рассматривающая только судебные или арбитражные ситуации, соответствует положениям других конвенций в этой области.

9. В пункте 5 статьи A предусматривается, что перевозчик и грузоотправитель могут по соглашению повысить предел ответственности перевозчика. Этот пункт соответствует существу первой части статьи 2 *a* и 2 *g* Брюссельского протокола. Это положение заключено в скобки, поскольку такая формулировка может не потребоваться ввиду общего правила относительно права перевозчика согласовать увеличение своей ответственности, которое предусматривается в

статье 5 Брюссельской конвенции 1924 года. Однако эта заключенная в скобки формулировка предусматривается на настоящей стадии до решения по общим положениям, касающимся права перевозчика на увеличение его ответственности.

10. Редакционная группа пришла к выводу, что нет необходимости предусматривать правила, касающиеся последствий доказательства, вытекающих из декларации или другого соглашения относительно стоимости грузов (статья 2 *f* Брюссельского протокола).

11. Редакционная группа рассмотрела также вопрос о сохранении правила, подобного правилу, изложенному в статье 2 *h* Брюссельского протокола, в которой предусматривается: «Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не несут ответственности за потерю или повреждение грузов или в связи с грузами, если их характер или стоимость были предварительно неверно заявлены грузоотправителем в коносаменте». Редакционная группа пришла к выводу, что правило, аналогичное тому, которое содержится в статье 2 *h* Протокола, может истолковываться как означающее, что в тех случаях, когда грузоотправитель преднамеренно неверно указал характер или стоимость грузов, он не может претендовать на возмещение какой-либо части его убытка, даже если этот убыток явился результатом ошибки со стороны перевозчика. В этой связи Редакционная группа заключила, что упомянутая проблема решается общими правовыми нормами каждой страны, которые предусматривают недействительность соглашений о более высокой стоимости, заключенных в результате представления неверных сведений.

12. Пункт 1 статьи В проекта заключен в скобки, поскольку он не рассматривался Рабочей группой и, следовательно, изучение содержащейся в нем нормы выходило за пределы круга ведения Редакционной группы. Настоящее положение является частью Брюссельского протокола 1968 года [статья 3 (1)], и было согласовано, что его следует включить в текст проекта предварительно, с тем чтобы этот текст был как можно более полным [10].

13. Пункт 2 статьи В проекта в целом основан на статье 3 (2) Брюссельского протокола 1968 года. Однако он содержит формулировку, которая соответствует статье С настоящего проекта, так как в ней предусматривается, что служащий или агент имеет право воспользоваться ограничением ответственности лишь в том случае, если они докажут, что они действовали в пределах своих служебных функций.

14. Пункт 3 статьи В в своей первой фразе соответствует существу статьи 3 (3) Брюссельского протокола 1968 года.

15. Статьей С решаются проблемы, возникающие в обстоятельствах, когда ограничение ответственности неприменимо. Эта статья является отходом от статей 2 *e* и 3 (4) Брюссельского протокола 1968 года, так как согласно формулировке статьи С перевозчик не может ограничивать свою ответственность действиями своих служащих или агентов, когда такие действия вызваны преднамеренными упущениями с их стороны. Было согласовано, что концепция «преднамеренных неправильных действий» является наиболее приемлемым компромиссом для установления критерия определения того типа действий, который устраняет ограничение ответственности.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

27. Рабочая группа рассмотрела приведенный выше доклад Редакционной группы [11]. Этот доклад Редакционной группы, включая предложенные положения проекта, был одобрен большинством членов Рабочей группы.

28. По некоторым пунктам предлагаемых положений проекта были высказаны следующие замечания, предложения и оговорки:

a) в отношении пункта 2 статьи А один представитель зарезервировал свою позицию и предложил следующий альтернативный текст:

«В отличие от пункта 1, где контейнер, поддон или аналогичное средство транспортировки используется для упаковки товаров, сумма, основанная на единице упаковки или отгрузки, не используется в качестве основания для ограничения ответственности перевозчика, его служащих и агентов или судна».

b) В отношении пункта 4 статьи А один представитель зарезервировал свою позицию и заявил, что такое положение приведет к тяжбам, поскольку оно дает слишком много поводов для споров. Этот представитель заявил, в частности, что в данном положении не предусматривается, как правило, перевод в национальную валюту, как это определено в Варшавской конвенции и в других конвенциях.

c) В отношении статьи С несколько представителей зарезервировали свои позиции. Отмечалось, что данное положение приведет ко многим осложнениям и является несправедливым в отношении перевозчика, поскольку в нем предусматривается субститутивная ответственность перевозчика за преднамеренно неправильные действия его служащих или агентов. Некоторые представители высказали предпочтение подходу, проявленному в статьях 2 *e* и 3 (4) Брюссельского протокола 1968 года. Наблюдатели международных неправительственных организаций, поддерживая сохранение положений Брюссельского протокола 1968 года отметили, что слова «в пределах их служебных обязанностей» создадут серьезные трудности, связанные с толкованием, и отсюда будут часто возникать споры.

[10] См. сноску 9, выше.

[11] См. сноску 9, выше.

Они также высказали мнение о том, что предложенное положение противоречит современной тенденции в пользу ненарушаемых ограничений и приведет к необходимости уплаты более высоких, по сравнению с нынешними, страховых премий. Отмечалось, что данное положение является результатом обсуждений в рамках Редакционной группы, что отражено в пункте 15 доклада Редакционной группы по данному вопросу. Двое представителей полагали, что данная статья может оказаться ненужной, если в статье А в конечном счете будет предусмотрено достаточно высокое ограничение ответственности. Еще один представитель, который разделял точки зрения этих наблюдателей, высказал мнение о необходимости ограничения данной статьи ущербом, вызванным преднамеренно неправильными действиями. Однако большинство членов Рабочей группы высказалось в пользу данной статьи в качестве подходящего компромиссного решения данной проблемы.

29. Один из представителей, которого поддержал другой представитель, предложил дополнить статью А предлагаемых положений проекта новыми тремя пунктами. В этих пунктах говорится следующее:

«6. В случаях, когда стоимость товаров была объявлена грузоотправителем до их получения перевозчиком и включена в коносамент, ограничения ответственности, предусмотренные в пункте 1, не применяются и такое заявление, включенное в коносамент, является prima facie доказательством стоимости таких товаров.

7. Если стоимость, которая значительно превышает фактическую стоимость товаров, была умышленно неправильно указана отправителем в коносаменте, перевозчик не несет никакой ответственности за любую потерю или ущерб таких товаров.

8. Перевозчик не несет никакой ответственности за любую потерю или ущерб товаров, если отправитель не указал в письменном виде точный характер (или описание) стоимости товаров до того, как они были получены перевозчиком».

Представитель, внесший данное предложение, заявил, что в нем будут предусмотрены необходимые общие принципы объявления отправителями стоимости и что это положение направлено на предотвращение преднамеренно неправильных заявлений отправителей. С другой стороны, все другие выступавшие представители, высказались против включения этих предложенных пунктов. Было заявлено, что эти пункты скорее приведут к созданию новых трудностей, чем к их решению. Отмечалось также, что вопросы неправильного изложения стоимости товаров отправителями, такие как преднамеренные неправильные заявления отправителя в отношении стоимости товаров, должны регулироваться внутригосударственным правом. Один из представителей высказался против положений, которые, как он полагал, являются по существу пенитенциарными. Отмечалось также, что Редакционная группа внимательно рассмотрела вопрос о включении такого положения, но отклонила его (пункты 10 и 11 части I доклада Редакционной группы).

II. ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ

А. Введение

30. Проблемы, связанные с переотправкой, рассматриваются во второй части второго доклада Генерального секретаря [12]. В указанном докладе анализ юридических вопросов и альтернативных решений проводился на примере следующих двух ситуаций:

a) В одной из этих ситуаций, для которой типичен стандартный «сквозной» коносамент, перевалка второму перевозчику конкретно согласована во время отправки. Например, грузоотправитель в Бомбее, который посылает товары в Токио, может заключить договор с перевозчиком, в соответствии с которым договаривающийся перевозчик берется доставить товары на своем судне в Сидней, а в Сиднее перегрузить товары на судно последующего перевозчика для перевозки из Сиднея в Токио. При такой операции лицевая сторона коносамента заполняется следующим образом: «Порт погрузки: *Бомбей;* порт разгрузки: *Сидней;* конечный пункт назначения: *Токио».* Далее в докладе отмечается, что в такой коносамент включаются оговорки, касающиеся того, что в отношении перевозки после порта разгрузки судна (например, Сиднея) договаривающийся перевозчик действует только как агент и не несет ответственности за ущерб или убытки, даже если он получил стоимость фрахта за всю перевозку.

b) Во второй ситуации в контракте о перевозке не имеется конкретных положений в отношении перевалки. Например, когда товары отправляются из Бомбея конечным назначением в Токио, лицевая сторона коносамента заполняется следующим образом: «Порт погрузки: *Бомбей;* порт разгрузки: *Токио».* В докладе, однако, отмечается, что в такой коносамент обычно включаются общие оговорки о том, что «независимо от того, имеется ли четкая предварительная договоренность или нет, перевозчик имеет право везти товары в порт назначения на судах, принадлежащих перевозчику или другим лицам», при этом ответственность договаривающегося перевозчика «ограничивается частью перевозки, осуществляемой им на своем судне или судах».

31. В докладе Генерального секретаря отмечается, что в Брюссельской конвенции 1924 года и в Брюссельском протоколе 1968 года нет по-

[12] A/CN.9/76/Add.1, часть вторая, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

ложений, касающихся реализации такого рода оговорок о перевалке. В отношении тех случаев, когда, например, товары отправляются из порта А (например, Бомбей), затем происходит перевалка их на судно другого перевозчика в порту В (например, Сидней), и они разгружаются в конечном порту назначения С (например, Токио), обсуждались следующие вопросы: 1) должна ли ответственность договаривающегося перевозчика прекращаться в пункте перевалки (порт В), или она должна охватывать весь путь до порта конечного назначения (порт С)? 2) Какими правилами должна регулироваться ответственность последующего перевозчика в отношении перевозки из порта В в порт С? Например, если государство, где находится порт А, является стороной международной конвенции, а государство, в котором находится порт В, не является стороной этой конвенции, означает ли положение коносамента о том, что первоначальный отрезок перевозки заканчивается в порту В, что указанная конвенция неприменима к перевозке на отрезке между портами В и С? 3) Если конвенция применима на всем пути перевозки, то должен ли последующий перевозчик (более конкретно, окончательный или доставляющий перевозчик) в соответствии с положениями конвенции нести ответственность перед владельцем груза в отношении перевозки от В до С? Или же доставляющий перевозчик должен нести ответственность за перевозку от А до С, с условием выплаты возмещения договаривающимся перевозчикам (или перевозчиком на промежуточном соединительном отрезке) за убытки, понесенные по вине указанного перевозчика?

32. В докладе Генерального секретаря (часть вторая, пункты 20—26) дается анализ установленных правил, касающихся вышеуказанных вопросов, которые содержатся в международных конвенциях, регулирующих воздушные (Варшавская конвенция), дорожные (Конвенция ДПГ) и железнодорожные (Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов) перевозки. В докладе (там же, пункты 35—40) приводятся альтернативные проекты текстов, касающихся правил относительно периода, в течение которого ответственность несет перевозчик, и разработанных Рабочей группой на ее третьей сессии[13]. В соответствии с одной альтернативой (альтернатива А) договаривающийся перевозчик несет ответственность по конвенции за перевозку от порта отправления (порт А) до порта конечного назначения (порт С) в соответствии с типичным «сквозным» коносаментом, охарактеризованным в пункте 30 *a*, выше, так же как после переотправки — в соответствии с общим положением о «свободном праве» (или выборе), изложенном в пункте 30 *b*, выше. В соответствии со вторым альтернативным положением (альтернатива В) договаривающийся перевозчик должен нести ответственность за перевозку на всем пути лишь в тех случаях, когда перевалка осуществляется в соответствии с общим положением о «свободном праве» (или выборе); в соответствии с этим проектом ответственность договаривающегося перевозчика прекращается после осуществления перевалки в соответствии с процедурой, конкретно предусмотренной в коносаменте, как это имеет место в сквозном коносаменте, описанном в пункте 30 *b*. В докладе также приводится (там же, пункт 41) проект положения об ответственности по конвенции последующих перевозчиков.

B. Обсуждение вопроса Рабочей группой

33. Рабочая группа обсудила вопрос об ответственности договаривающегося перевозчика после перевалки по каждому из двух видов процедур, изложенных в пунктах 30 *a* и 30 *b*, выше. Во-первых, было уделено внимание перевалке, осуществляемой договаривающимся перевозчиком в соответствии с общим положением о «свободном праве» (или выборе) (см. пункт 30 *b*, выше). Было достигнуто общее согласие в отношении того, что, хотя такая перевалка, осуществляемая в нормальных обстоятельствах, может быть разрешена по договору в соответствии с правилами данной Конвенции, ответственность договаривающегося перевозчика перед владельцем груза за всю перевозку следует сохранить. Если товарам нанесен ущерб после такой перевалки, затраты на возмещение владельцу груза не останутся на договаривающемся перевозчике, поскольку договаривающийся перевозчик будет обычно пользоваться правом регресса в отношении фактического перевозчика (иногда именуемого «предыдущим перевозчиком» или «последующим перевозчиком»).

34. Касаясь случаев, когда перевалка в отношении оговоренной части перевозки была конкретно согласована в договоре о перевозке (например, по сквозному коносаменту, охарактеризованному в пункте 30 *a*), несколько представителей высказали мнение о том, что ответственность договаривающегося перевозчика должна кончаться после перевалки. Было отмечено, что никакие правовые положения не требуют от перевозчиков выдавать сквозные коносаменты. Если возложить на договаривающегося перевозчика ответственность за всю перевозку, этот перевозчик может отказаться выдавать такие сквозные коносаменты; в результате документ, полезность которого выявилась в связи с перемещением и финансированием товаров в ходе перевозки, можно будет использовать не во всех случаях.

35. Некоторые представители полагали, что эти опасения не оправдаются. Договаривающемуся перевозчику будет по-прежнему выгодно в финансовом и коммерческом отношении выдавать сквозные коносаменты. В случае нанесения ущерба после перевалки договаривающийся перевозчик, даже в том случае, когда он должен возместить ущерб отправителю, будет иметь

[13] Рабочая группа, Доклад о третьей сессии, пункт 14.

право на возмещение со стороны последующего перевозчика. При транспортировке, в которой участвует ряд перевозчиков, перевозчикам удобнее самим распределить убытки между собой, чем требовать от отправителя выяснения, на каком этапе имел место ущерб, и вчинять иск против одного из фактических перевозчиков, который может находиться далеко от отправителя и может утверждать, что грузам был причинен ущерб еще до перевалки. В этой связи было обращено внимание на все более широкое применение контейнеров, что еще более затрудняет для отправителя установление того, какой именно из многих перевозчиков несет ответственность за ущерб, нанесенный товарам.

36. В ответ было отмечено, что общее правило о бремени доказательств, принятое Рабочей группой, поможет отправителю в тех случаях, когда неясно, какой из многих перевозчиков несет ответственность за ущерб, нанесенный грузу; однако, с другой стороны, высказывались сомнения относительно достаточности бремени доказательств в этой связи.

37. Рабочая группа рассмотрела также вопрос об ответственности фактического перевозчика. Было достигнуто общее согласие в отношении того, что при обоих видах перевалки, о которых шла речь выше, фактический перевозчик должен по конвенции нести ответственность перед владельцем груза за ущерб или убытки, имевшие место в то время, когда товары находились под его контролем. В тех случаях, когда договаривающийся перевозчик также несет ответственность, владелец груза будет иметь возможность выбора в отношении предъявления своего иска, однако он, конечно, не сможет дважды взыскивать возмещение за одни и те же убытки.

C. Доклад Редакционной группы

38. В целом было достигнуто согласие относительно того, что, хотя в отношении некоторых аспектов рассматриваемого вопроса были высказаны несходные мнения, имеется достаточная основа для соглашения, чтобы передать данный вопрос Редакционной группе. Редакционная группа, рассмотрев данный вопрос, представила следующий доклад:

ЧАСТЬ II ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ

1. Редакционная группа в своих действиях исходила из следующего: *a)* Рабочая группа приняла решение, что перевозчик по договору несет ответственность за весь груз, даже если в соответствии с оговоркой о праве перевалки груза он поручает перевозку части груза другому лицу; *b)* в Рабочей группе были высказаны различные мнения в отношении того, следует ли применять это правило даже тогда, когда в договоре перевозки предусматривается, что обусловленная часть груза, обозначенного в договоре, перевозится другим перевозчиком. В ходе переговоров в Редакционной группе выяснилось, что может быть достигнуто общее согласие в отношении правил, применимых в обоих этих случаях на основе предлагаемого проекта резолюции, изложенного ниже.

2. Редакционная группа рекомендует следующее положение о перевалке грузов:

Статья D

1. В тех случаях, когда перевозчик воспользовался предусмотренным в договоре перевозки правом поручить перевозку груза или любой его части какому-либо фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее по-прежнему несет ответственность за весь груз в соответствии с положениями настоящей конвенции.

2. Фактический перевозчик также несет ответственность за перевозимый им груз в соответствии с положениями настоящей конвенции.

3. Общая сумма компенсации, взыскиваемой с перевозчика и фактического перевозчика, не должна превышать пределов, предусмотренных настоящей конвенцией.

4. Ничто в данной статье не ущемляет какого-либо права регресса между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья E

[1. В том случае, если в договоре перевозки предусматривается, что обусловленная часть груза, обозначенного в договоре, перевозится другим лицом, помимо перевозчика (посредством коносамента), ответственность перевозчика и фактического перевозчика определяется в соответствии с положениями статьи D.

2. Однако перевозчик может снять с себя ответственность за утерю, порчу (или задержку) груза, вызванную событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика, при условии, что бремя доказательства того, что любая такая утеря, порча (или задержка) явилась следствием указанных обстоятельств, возлагается на перевозчика.]*

Замечания по предлагаемому проекту положений

3. В отношении пункта 1 статьи D Редакционная группа рекомендует, чтобы слова «перевозчик» и «фактический перевозчик» были особо определены в статье 1 конвенции. «Перевозчик» должен быть определен как лицо, заключившее договор с грузоотправителем; «фактический перевозчик» должен быть определен как любой другой перевозчик, участвующий в перевозке груза.

---

* Квадратные скобки были добавлены по решению Рабочей группы. См. пункт 43, ниже.

4. Пункт 2 статьи D направлен на то, чтобы гарантировать владельцу груза право предъявления иска фактическому перевозчику, а также договаривающемуся перевозчику при условии, что утеря или порча произошли в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика.

5. Пункты 3 и 4 в разъяснениях не нуждаются.

6. Пункт 1 статьи E (за исключением предусмотренного в пункте 2) обеспечивает применимость положений статьи D, в соответствии с которыми перевозчик, в частности, несет ответственность за весь груз (пункт 1), а «фактический перевозчик» несет ответственность за груз, перевозимый им, в тех случаях, когда перегрузка товара особо согласована в коносаменте (посредством коносамента).

7. В пункте 2 статьи E предусматривается, что перевозчик по договору освобождается от ответственности, если он докажет, что утеря или порча (или задержка) была вызвана событиями, происшедшими в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика. Это положение принято как часть компромисса между изложенными в Рабочей группе различными точками зрения в отношении регулирования ответственности перевозчиков в случае перевозки через посредство коносамента.

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

39. Рабочая группа рассмотрела изложенный выше доклад Редакционной группы и одобрила статью D предлагаемого проекта положений.

40. В отношении статьи D один из представителей отметил, что в его понимании термин «фактический перевозчик» означает перевозчика, который заменил собой перевозчика по договору при выполнении всего договора о перевозке или его части. Этот термин следует определить при изучении определений, которое будет проводиться в ходе следующей сессии.

41. В отношении статьи E текста предлагаемого проекта, составленного Редакционной группой, со стороны многих представителей были высказаны возражения против пункта 2 этой статьи. Было заявлено, что это положение фактически является не компромиссом, как об этом говорилось в пункте 7 замечаний Редакционной группы (пункт 38, выше), а выражением точки зрения представителей, выступавших за то, чтобы позволить перевозчику по договору ограничить свою ответственность в соответствии с полным коносаментом только частью перевозимого груза. Отмечалось, что такой результат не соответствовал бы ожиданиям грузоотправителя, на имя которого перевозчик по договору выдает полный коносамент.

42. С другой стороны, некоторые представители отмечали, что статья E предоставляет значительные преимущества собственнику груза, так как *a)* положения этой статьи способствуют постоянному использованию полных коносаментов, а не принуждению каждого перевозчика к выдаче коносамента на свою часть перевозимого груза; в результате этого грузоотправитель может получать оборотный коносамент на весь перевозимый груз; *b)* кроме того, перевозчик по договору несет при этом ответственность во всех случаях, за исключением тех случаев, когда он докажет, что события, приведшие к потерям, произошли в то время, когда товары находились в ведении «фактического» перевозчика; *c)* помимо этого, согласно положениям статьи E перевозчик также несет ответственность за утерю или ущерб в течение всего периода пребывания грузов в порту перевалки, но не несет такой ответственности, если он полагает, что не может взять на себя ответственность за грузы на время последующей перевозки и соответственно выдал коносамент только на перевозку в порт перевалки. Однако некоторые другие представители придерживались того мнения, что перевозчик несет ответственность за грузы в порту перевалки, если они не поступили в ведение фактического перевозчика.

43. Учитывая возражения против пункта 2 статьи E, некоторые представители настаивали на его изъятии, а другие предлагали заключить его в скобки, с тем чтобы правило по данному вопросу было сформулировано на будущей сессии Рабочей группы. Другие представители отмечали, что если будет принято решение использовать скобки, то в них следует заключать всю статью E, поскольку известно, что несколько членов Редакционной группы согласились с пунктом 1 статьи E только при условии, что в него входит и пункт 2. Однако отмечалось, что, поскольку большинство членов Рабочей группы не согласны с пунктом 2 статьи E в его нынешней формулировке, заключение всей статьи в скобки может создать ошибочное впечатление условного одобрения. Один из представителей, которого поддержали другие представители, высказался за использование слова «освободить» вместо «снять» в первой строке пункта 2 статьи E, если весь этот вопрос будет рассматриваться вновь. Было принято решение о том, что доклад Редакционной группы должен быть изложен в том виде, в каком он был представлен Рабочей группе (с текстом статьи E, взятым в квадратные скобки), но с указанием, что против пункта 2 статьи E высказывалось больше членов Рабочей группы, чем за его включение.

44. Один из представителей предложил положение с целью замены пункта 2 статьи E, которая может рассматриваться в качестве компромисса, когда в ходе будущей сессии Рабочая группа закончит работу по этому вопросу. Положение, предложенное этим представителем, выглядит следующим образом:

Статья E

2) Перевозчик может снять с себя ответственность за утерю или порчу груза, вызван-

ную событиями, происшедшими в то время, когда такой груз находился в ведении фактического перевозчика в следующих случаях:

А. 1) когда фактический перевозчик признан ответственным за порчу груза и указанное судебное решение было выполнено, или

2) когда фактический перевозчик был должным образом подвергнут судебному разбирательству по требованию грузоотправителя или грузополучателя в соответствии со статьей ( ), или

3) когда фактический перевозчик был должным образом подвергнут арбитражному разбирательству по требованию грузоотправителя или грузополучателя в соответствии со статьей ( ).

В. Бремя доказывания, что любая такая утеря или порча была вызвана указанными обстоятельствами, возлагается на перевозчика.

III. ОТКЛОНЕНИЕ

А. Введение

45. В третьей части второго доклада Генерального секретаря при рассмотрении этого вопроса отмечалось, что в статье 4 (4) Брюссельской конвенции 1924 года предусматривается, что перевозчик «не несет ответственности за любые потери или повреждения», являющиеся результатом 1) «любого разумного отклонения» или 2) «любого отклонения от курса для спасения или попытки спасания людей или имущества на море»[14]. Высказывалось мнение, что в связи с этими двумя положениями возникают вполне определенные проблемы.

46. Что касается первого из этих положений, то отмечалось, что оказалось трудным толковать и применять правило, освобождающее перевозчика от ответственности за «любое разумное отклонение». Одной из причин являлось то, что маршрут для перевозчика обычно не определяется, отсюда существует основная трудность в определении пункта для «отклонения от курса». Указывалось также, что самым серьезным практическим последствием отклонения является задержка с доставкой товара; такая задержка может привести к *a)* физическому повреждению товара (например, порча скоропортящегося груза) или *b)* к экономическим потерям, помимо физического повреждения (например, потери в результате невозможности использовать или перепродать товар). В докладе отмечалось, что в Брюссельской конвенции 1924 года не содержится положения об ответственности морских перевозчиков за задержку, и обращалось внимание на высказывание о том, что Рабочей группе следует отдельно рассмотреть вопрос о задержке[15].

47. Что касается положения статьи 4 (4) Конвенции 1924 года, освобождающего перевозчика от ответственности за потери или повреждения, являющиеся результатом «любого разумного отклонения» (в отличие от положения о спасании людей и собственности на море), то в докладе Генерального секретаря обращалось внимание на альтернативные решения, которые включали: 1) презумпцию того, что отклонение от курса с определенными установленными целями будет рассматриваться prima facie как неразумное (пункт 33); 2) положение о том, что перевозчик несет бремя доказывания того, что отклонение было разумным (пункт 34) и 3) исключение вышеуказанного общего положения об отклонении в статье 4 (4) вместе с рассмотрением положения об ответственности перевозчика за задержку (пункты 35—36)[16].

48. В связи с этой третьей альтернативой указывалось на общее правило об ответственности и бремени доказывания в том виде, как оно было принято Рабочей группой на четвертой сессии[17]; это правило гласит следующее:

«1. Перевозчик отвечает за потери и повреждение перевозимых товаров, если обстоятельства, вызвавшие такую утрату или повреждение, имели место в период нахождения товаров в ведении перевозчика в соответствии с определением, содержащимся в статье [ ], если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий».

49. Отмечалось, что в соответствии с этим положением перевозчик будет нести ответственность за потерю или повреждение товаров в

[14] A/CN.9/76/Add.1, часть третья, излагается в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

[15] Доклад Генерального секретаря об определении тематических разделов в области морских коносаментов для возможного дальнейшего изучения, A/CN.9/WG.III/R.1, пункты 6—8.

[16] Во втором докладе Генерального секретаря отмечалось (часть третья, пункт 31), что в некоторых странах концепция «отклонения» не ограничивается отклонением от предполагаемого географического маршрута, а может применяться к различным видам нарушений договора перевозки, которые могут оказываться настолько серьезными, что перевозчик может быть лишен защиты на основе каких-либо положений коносамента или Гаагских правил (например, ограничение ответственности, сроки возбуждения иска). В докладе не указывалось, что эти доктрины входят в рамки настоящего вопроса об отклонении и, в интересах единообразного применения права, предлагалось (сноска 25), чтобы последствия серьезного преднамеренного нарушения договора рассматривались конкретно в соответствующих частях Конвенции. См., например, второй доклад Генерального секретаря: часть первая: ограничение ответственности раздел С.3 (пункты 51—55) (последствия преднамеренного или небрежного поведения); часть четвертая: период исковой давности, раздел В.4 (пункты 15—20) (претензии, основанные на деликтной ответственности или преднамеренном упущении).

[17] Рабочая группа, Доклад о четвертой сессии, пункты 28 и 36.

результате отклонения (а также по другим причинам), если только перевозчик «не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все разумные требуемые меры, с тем чтобы избежать этих обстоятельств и их последствий». Был поднят вопрос о том, существует ли необходимость в конкретных положениях относительно ответственности перевозчика в случае отклонения, а также относительно бремени доказывания, помимо вышеупомянутого общего положения об ответственности перевозчика, или же вопрос об отклонении может рассматриваться как часть общего вопроса об ответственности за задержку.

B. Обсуждение вопроса Рабочей группой

50. Рабочая группа обсудила проблемы, которые возникли в связи со статьей 4 (4) Брюссельской конвенции и которые были описаны в докладе Генерального секретаря (см. пункты 45—49, выше).

51. Ряд представителей указали, что положение, содержащееся в статье 4 (4), освобождающее перевозчика от ответственности за «любое разумное отклонение», вызвало множество затруднений и является неудовлетворительным. Эти представители указывали, что общая норма ответственности, которая была принята Рабочей группой и которая приводится выше, в пункте 48, разрешит проблемы, на которые направлена статья 4 (4), не сталкиваясь с трудностями практического порядка, которые возникли в связи с существующим конвенционным положением. В соответствии с этим подходом вопрос о том, следует ли разрешать отклонения, будет зависеть от того, может ли такое отклонение удовлетворять требованиям, установленным в общей норме, касающейся ответственности и бремени доказывания. Заявлялось далее, что положение об ответственности за задержку, которое может быть рассмотрено Рабочей группой на более поздней стадии, разрешит многие проблемы, возникшие в связи с отклонением. Однако некоторые представители указали на то, что они предпочли бы включение конкретного положения об отклонении.

52. Некоторые представители заявили, что в их национальных системах термин «отклонение» используется для того, чтобы описать серьезные нарушения договора вне рамок географического отклонения (см. сноску 16, выше). Однако в Рабочей группе имелась общая договоренность о том, что рассматривается лишь вопрос о географическом отклонении. В этой связи отмечалось, что последствия серьезного нарушения договора могли бы быть более подходящим образом рассмотрены в положениях, в частности, об ограничении ответственности и о сроке исковой давности.

53. Многие представители заявили, что, хотя они согласны с тем, что само по себе отклонение не должно являться предметом отдельной статьи Конвенции, они тем не менее выступают за сохранение положения, в котором рассматривалась бы ответственность перевозчика в связи со спасанием жизни людей и имущества на море. Рабочая группа обсуждала альтернативные проекты предложений по этому вопросу, изложенные в пункте 40 третьей части второго доклада Генерального секретаря. Некоторые представители также выразили мнение, что положение, которое позволит, среди прочего, отклонение с целью спасания жизни людей и имущества на море, должно иметь в отношении имущества более ограничительный характер, чем в отношении жизни людей.

C. Доклад Редакционной группы

54. После обсуждения в Рабочей группе этот вопрос был передан в Редакционную группу. Доклад Редакционной группы излагается ниже.

ЧАСТЬ III ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: ОТКЛОНЕНИЕ

1. В ответ на мнения, изложенные в Рабочей группе, Редакционная группа обсудила вопрос о необходимости отдельного положения о географическом отклонении в свете общих правил об ответственности перевозчика, принятых Рабочей группой. Редакционная группа пришла к заключению, что нет больше необходимости в таком общем положении о географическом отклонении, однако, по ее мнению, следует добавить отдельное положение, касающееся спасания жизни и имущества на море, к статье, содержащей общие правила об ответственности перевозчика (предпочтительнее в качестве нового пункта 3) (A/CN.9/74, пункт 28)*.

2. В соответствии с этим Редакционная группа рекомендует следующее правило:

> «Перевозчик не несет ответственности за утерю или порчу, явившиеся результатом мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море».

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

55. Рабочая группа утвердила этот доклад Редакционной группы, включая предложенный проект правила.

IV. СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

A. Введение

56. Срок исковой давности, применимый к судебному разбирательству в отношении перевозчика, рассматривается в четвертой части второго доклада Генерального секретаря. В докладе отмечалось, что одно из положений, касаю-

* Излагается в данном томе, часть вторая, IV, 1, выше.

щихся данного вопроса, содержится в статье 3 (6) (пункт 4) Брюссельской конвенции 1924 года и что некоторые изменения будут осуществлены посредством пунктов 2 и 3 статьи 1 Брюссельского протокола 1968 года.

57. В докладе рассматривались вопросы, затрагиваемые этими положениями в следующих областях: 1) неясность в отношении применимости положений о сроке исковой давности к искам о несоблюдении сроков и искам, выдвигаемым вследствие гражданских правонарушений (пункты 4—12); 2) применимость срока исковой давности к арбитражному разбирательству (пункты 13—14); 3) начало срока исковой давности, особенно в связи с вопросами, возникающими в случае утери перевозчиком части или всего груза (пункты 21—45); 4) продолжительность срока исковой давности (пункты 46—53); 5) соглашения об изменении срока исковой давности (пункты 54—62); и 6) срок исковой давности, применимый к искам о возмещении убытка, предъявляемым перевозчиком третьему лицу, например, другому перевозчику, участвующему в исполнении договора, или страховщику по страхованию обязательств (пункты 63—67). Проекты положений, посвященных этим вопросам, были изложены и представлены в собранном виде в пункте 68 доклада.

B. Обсуждение вопроса Рабочей группой

58. Рабочая группа рассмотрела позиции, изложенные в альтернативных предложениях во втором докладе Генерального секретаря. Рабочая группа отметила взаимосвязь некоторых вопросов, посвященных сроку исковой давности. К ним относятся: продолжительность основного периода исковой давности, последствия преднамеренного или иного серьезного неправильного действия со стороны перевозчика, начало срока исковой давности и возможное приостановление или перерыв срока исковой давности в результате письменного иска.

59. Что касается видов исков, охватываемых правилами о сроке исковой давности, большинство членов Группы придерживалось мнения, что содержание Брюссельской конвенции 1924 года [ст. 3 (6), подпункт 4], с поправками, изложенными в статье 1 (2) (3) Брюссельского протокола 1968 года, следует изменить, с тем чтобы добиться определенности в отношении включения всех видов исков, выдвигаемых грузоотправителем против перевозчика, независимо от того, связаны ли они с договором или с деликтом. Что касается исков, возникающих вследствие преднамеренного неправильного действия со стороны перевозчика, некоторые представители отмечали, что в статье 46 (1) (c) [Международной] конвенции о железнодорожных перевозках груза и в статье 32 (1) Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) предусмотрен более длительный срок исковой давности и предложили придерживаться этого подхода. Эта точка зрения не была принята большинством в связи с возможностью возникновения разногласий по поводу того, является ли утеря результатом преднамеренного или другого серьезного неправильного действия; такие разногласия нарушили бы простоту и ясность, необходимую для правила о сроке исковой давности.

60. Некоторые представители поддержали предложения, основывающиеся на статье 46 (3) [Международной] конвенции о железнодорожных перевозках груза и статье 32 (2) КДПГ, о приостановлении течения срока исковой давности в случае подачи письменного ходатайства перевозчику, до того момента, пока перевозчик не отклонит такое ходатайство посредством письменного уведомления. По мнению некоторых из этих представителей, приостановление течения срока исковой давности необходимо для защиты грузоотправителя, в особенности в тех случаях, когда срок исковой давности относительно непродолжителен. По мнению одного представителя, положение о приостановлении течения срока исковой давности посредством письменного ходатайства особенно желательно для тех государств, в национальном законодательстве которых не содержится каких-либо положений о перерыве и приостановлении течения срока исковой давности. Другой представитель указал на необходимость некоторых положений, касающихся случаев, когда стороны прекращают судебное разбирательство с целью решения вопроса путем переговоров. Однако большинство членов Рабочей группы придерживалось мнения, что вопрос о перерыве или приостановлении течения срока исковой давности должен быть оставлен на усмотрение национального законодательства. В этой связи было отмечено, что положение допускающее приостановление течения срока исковой давности посредством письменного ходатайства, может привести к судебным спорам. Было также отмечено, что это положение имело бы незначительную ценность, поскольку, если бы перевозчик не был готов согласиться на продление срока, он, вероятно, автоматически отклонил бы это ходатайство. Было также отмечено, что если принять положение о приостановлении течения срока исковой давности посредством письменного ходатайства, необходимо также предусмотреть максимальный срок такого продления. Было также высказано мнение, что содержание приостановления или перерыва срока исковой давности нуждается в дальнейшем уточнении.

61. Что касается положения о продлении срока исковой давности, предусмотренном в статье 3 (2) Брюссельского протокола 1968 года, Рабочая группа пришла к единодушному мнению, что стороны должны иметь возможность прийти к соглашению о продлении срока. Группа также пришла к заключению, что декларация перевозчика о продлении срока исковой давности должна иметь такое же значение. Большинство представителей придерживалось мнения, что такая декларация или соглашение должны быть и

ложены в письменной форме. В этой связи некоторые представители указали, что Рабочая группа должна больше придерживаться терминологии и подхода, нашедших отражение в проекте Конвенции ЮНСИТРАЛ о сроке исковой давности в международной купле-продаже товаров (A/CN.9/73)*.

62. Что касается начала срока исковой давности, общее мнение было таково, что в соответствии с настоящей Конвенцией случаи полной недоставки или утери груза представляют собой проблему, требующую внимательного рассмотрения.

63. Группа пришла к согласию в отношении того, что поскольку в Брюссельском протоколе 1968 года предусматривается, что «судебное дело» должно быть возбуждено в пределах срока исковой давности, это же правило должно быть применимо и к арбитражному разбирательству.

64. Что касается продолжительности срока исковой давности, девять представителей высказались за срок в один год и шесть представителей — за срок в два года. Однако несколько представителей, высказавшихся за срок в один год, отметили свое желание согласиться, в качестве компромисса, на срок в два года, если этот срок получит поддержку большинства.

С. Доклад Редакционной группы

65. Рабочая группа пришла к заключению, что упомянутые дискуссии свидетельствуют о наличии достаточной основы для соглашения о передаче этого вопроса на рассмотрение Редакционной группе. Рассмотрев данный вопрос, Редакционная группа представила следующий доклад:

ЧАСТЬ IV ДОКЛАДА РЕДАКЦИОННОЙ ГРУППЫ: СРОК ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ

1. Редакционная группа рекомендует нижеследующее положение, касающееся срока исковой давности:

Статья F

1. Перевозчик освобождается от всякой ответственности, касающейся перевозки в соответствии с этой Конвенцией, если судебное или арбитражное разбирательство не начинается в течение [одного года] [двух лет]:

a) в случае частичной потери груза или его повреждения, или просрочки в доставке[18], с последнего дня, когда перевозчик доставил какие-либо товары согласно договору;

b) во всех остальных случаях: с [девяностого] дня после принятия груза перевозчиком к перевозке или, если он не сделал этого, подписания договора.

2. День, когда начинается исчисление срока давности, не включается в этот срок.

3. Срок исковой давности может быть продлен путем заявления перевозчика или путем соглашения между сторонами после возникновения основания для возбуждения иска. Заявление или соглашение должны быть в письменной форме.

4. Иск о возмещении ущерба, предъявляемый третьей стороне, может быть подан даже по истечении срока давности, как это предусматривается в предыдущих пунктах, если он предъявляется в течение времени, определенного постановлением суда, занимающегося данным делом. Однако определенное судом время должно быть не менее [девяноста дней], начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела.

Замечания по предлагаемому проекту положения

2. Формулировка пункта 1 о «всякой ответственности, касающейся перевозки в соответствии с этой Конвенцией», используется для пояснения широкого толкования правил об исковой давности, включающего все виды претензий, независимо от того, основываются ли они на договорной или деликтной ответственности.

3. Что касается продолжительности срока исковой давности, то мнения членов Редакционной группы, касающееся установления этого срока в один год или в два года, разделились. Соответственно, оба срока даются в скобках. Во время обсуждения из всех присутствовавших на заседании семь представителей выразили мнение о том, что срок исковой давности должен быть один год. Шесть представителей заявили о том, что этот срок должен быть два года. Кроме того, два представителя, предпочитавших срок в один год, заявили, что они могут принять срок в два года в качестве компромисса.

4. В пунктах 1 *a* и 1 *b*, касающихся начала срока, проводится различие между *a*) случаями, когда некоторые (или все) товары поставляются, и *b*) всеми остальными случаями (как, например, потеря грузов или непринятие груза перевозчиком).

5. Отмечалось, что пункт 2 основывается на положениях Дорожной (КДПГ) конвенции и Железнодорожной (CIM) конвенции. Предложение о том, чтобы последний день срока не засчитывался, не было принято на том основании, что эта точка зрения расходится с мнением, выраженным в многочисленных правовых системах.

6. Пункт 3 о продлении срока исковой давности путем заявления перевозчика или пу-

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972, часть вторая, I, B, 3.

[18] См. пункт 72, выше.

тем соглашения между сторонами относится только к заявлению или соглашению после возникновения основания для возбуждений иска, а не к положениям договора о перевозке. Большинство членов Редакционной группы поддержало второе предложение, которое предусматривает, чтобы заявление и соглашение были в письменной форме.

7. В пункте 4 принимается положение статьи 1 (3) Брюссельского протокола 1968 года, причем слова «три месяца» заменяются словами «на [девяносто дней]».

D. Рассмотрение доклада Редакционной группы

66. Рабочая группа рассмотрела вышеуказанный доклад Редакционной группы. Доклад Редакционной группы, включая предложенный проект правила, получил одобрение со стороны большинства членов Рабочей группы.

67. В отношении предложенного проекта правила были сделаны следующие замечания и предложения:

a) В отношении пункта 1 статьи F один из представителей указал, что сфера применения этого правила требует разъяснения в отношении положения о том, что период исковой давности относится лишь к искам грузоотправителя против перевозчика. Было отмечено, что период исковой давности для исков перевозчика против грузоотправителя, таких как иски относительно стоимости провоза, регулируется нормами национального права. Другой представитель отметил, что Брюссельская конвенция 1924 года содержит положения об ответственности грузоотправителя перед перевозчиком, и указал на неблагоприятность того, чтобы иски перевозчика регулировались различными сроками исковой давности в соответствии с национальными законами.

b) В отношении этого же пункта один представитель указал на необходимость разъяснения концепции «судебное разбирательство», принимая во внимание подход, использованный в проекте Конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров (A/CN.9/73) *;

c) В отношении пункта 3 статьи F один представитель считал, что это положение следует переформулировать согласно соответствующим положениям проекта Конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров (1972 год) [19];

d) В отношении продолжительности срока исковой давности наблюдатель от Международного союза морского страхования, поддержанный наблюдателем от Международной торговой палаты, выразил мнение, что следует сохранить одногодичный срок исковой давности, поскольку двухлетний период будет содействовать продолжительным переговорам по грузовым искам. Однако ряд представителей отметили, что они не придерживаются этой точки зрения. Один из представителей отметил, что морские страхователи по контракту требуют от грузоотправителей быстрого представления им иска и что, по его мнению, морские страхователи получат пользу от продления срока исковой давности, поскольку по суброгации они находятся в положении грузоотправителя в отношении исков против перевозчиков [20].

68. Один из представителей предложил добавить следующий пункт к статье F предлагаемого проекта положений:

> «5. Любой иск, предъявляемый в компетентном суде на основании статьи (X) настоящей Конвенции, прерывает течение срока исковой давности для любой другой юрисдикции, которая могла бы вступить в силу на основании данной статьи».

Представитель, который внес это предложение, указал, что это положение обеспечит дополнительную защиту для грузоотправителя, когда он начинает юридическое разбирательство в одной юрисдикции и после этого должен начинать судебное разбирательство в другой юрисдикции. При таком положении течение срока исковой давности должно быть прервано в момент начала первого судебного разбирательства.

69. Другой представитель, соглашаясь в целом с необходимостью такого положения, предложил альтернативный подход к этой проблеме и представил следующее дополнение к статье F предлагаемого проекта положений:

> «Судебное или арбитражное разбирательство, начинаемое в суде или трибунале другого государства, согласно статьям (X) и (V) этой Конвенции имеет в любом ином договаривающемся государстве, для целей прерывания течения срока исковой давности, такую же силу, как если бы судебное или арбитражное разбирательство было начато в этом договаривающемся государстве».

70. Другие представители выразили заинтересованность в этих предложениях, но указали, что необходимо тщательное рассмотрение этого вопроса, поскольку данное предложение поднимает много сложных юридических проблем, которые не могут быть рассмотрены Рабочей группой в оставшееся время на этой сессии. Некоторые представители затруднялись согласиться с этими предложениями, высказывали принципиальные возражения против них. Один из представителей отметил, что эти предложения могут

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972, часть вторая, I, B, 3.

[19] В статье 21 (2) Конвенции, в частности, предусматривается: «Должник может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем письменного заявления кредитору...» (A/CN.9/73).

[20] См. также пункт 28, выше.

продлить на неопределенный срок период исковой давности для начала разбирательства в рамках другой юрисдикции. Другой представитель считал, что использование термина «прерывает» или «прерывание» может быть различным образом истолковано, особенно в тех государствах, которые незнакомы с концепцией гражданского права. Другой представитель предположил, что, вероятно, необходимо предусмотреть случаи, когда юридическое разбирательство будет начато во внутреннем суде, который не имеет компетенции. Было также отмечено, что подход, примененный в проекте конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров, в которой широко охватываются эти вопросы (например, статьи 15, 16 и 29), может быть полезен при формулировании правил по этим вопросам.

71. Было достигнуто согласие о необходимости дальнейшего рассмотрения этих предложений и о том, что они должны быть рассмотрены на одной из последующих сессий Рабочей группы.

72. В пункте 1 *a* статьи F упоминается об исках в случае просрочки, поскольку такие иски должны подлежать правилам исковой давности, даже если в Конвенции не будут установлены правила ответственности за просрочку. Однако было решено пересмотреть этот вопрос во время изучения Рабочей группой правил ответственности за просрочку.

V. ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА

73. Рабочая группа отметила, что она приняла решения по четырем из шести основных вопросов своей повестки дня нынешней сессии (см. пункт 7, выше). Было принято решение, что определения по статье I конвенции и упразднение статей, не имеющих силы, будут рассмотрены на шестой сессии Рабочей группы и что в качестве рабочего документа будут использованы части пятая и шестая второго доклада об ответственности морских перевозчиков за груз (A/CN.9/76/Add.1)*.

74. Было отмечено, что Рабочая группа не закончила свою работу по вопросам палубного груза и живых животных, которые рассматривались на третьей сессии (Доклад Рабочей группы о третьей сессии, пункты 23—29 и 30—34). Рабочая группа приняла решение внести эти вопросы в повестку дня шестой сессии. Была выражена надежда, что при рассмотрении Рабочей группой этого вопроса в ее распоряжение будут предоставлены материалы исследования вопроса о живых животных, которое должно быть представлено Международным институтом унификации частного права (МИУЧП).

75. Рабочая группа рассмотрела далее доклад Генерального секретаря с изложением проблемных вопросов в области морских коносаментов для возможного дальнейшего изучения (A/CN.9/WG.III/R.1). Было принято решение, что на шестой сессии будут рассмотрены следующие вопросы, перечисленные в упомянутом докладе: ответственность перевозчика за несоблюдение сроков (пункты 6—8) и сфера применения Конвенции (пункты 9—11). Что касается вопроса о несоблюдении сроков, то было принято решение просить Генерального секретаря подготовить доклад, содержащий предложения относительно возможных решений; в связи со сферой применения Конвенции Рабочая группа приняла решение просить Секретариат подготовить небольшой рабочий документ, в котором обращалось бы внимание на положения Брюссельской конвенции 1924 года и Брюссельского протокола 1968 года. Рабочая группа запросила замечания и предложения членов Группы и наблюдателей на этой сессии по вопросам, которые предстоит рассмотреть на очередной сессии, и выразила надежду, что эти замечания и предложения будут представлены Секретариату задолго до сессии, чтобы их можно было использовать при подготовке необходимой документации.

76. Рабочая группа приняла решение о том, что вопросы, подлежащие рассмотрению на шестой сессии, должны обсуждаться в следующем порядке: *a)* определения, содержащиеся в статье I; *b)* упразднение оговорок, не имеющих силы; *c)* палубный груз и живые животные; *d)* ответственность перевозчика за несоблюдение сроков и *e)* сфера применения Конвенции.

77. Рабочая группа попросила Генерального секретаря подготовить к ее седьмой сессии доклад о соответствующих условиях и правовых последствиях договора перевозки (см. A/CN.9/WG.III/R.1, пункт 13). В этой связи Генеральному секретарю была также направлена просьба рассмотреть ограничительные оговорки и гарантии. Рабочая группа также приняла решение, что вопросники по пунктам, которые должны быть рассмотрены Рабочей группой, могут быть распространены в той степени, в какой, по мнению Генерального секретаря, это необходимо.

78. Рабочая группа приняла решение рекомендовать шестой сессии ЮНСИТРАЛ провести шестую сессию Рабочей группы в Женеве с 27 августа по 7 сентября 1973 года, а седьмую сессию Рабочей группы — в Нью-Йорке в феврале 1974 года.

---

* Излагается в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

6. Список соответствующих документов, не воспроизведенных в настоящем томе

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, четвертая сессия	
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/WP.8
Меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов, представленный делегацией Норвегии	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.1
Поправка, предложенная Францией.	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.2
Новый текст статей III и IV, предложение Соединенных Штатов	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.3
Поправка, предложенная Норвегией	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.4
Поправки, предложенные Египтом	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.5
Решение, принятое Редакционной группой	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.6
Варианты текстов, относящиеся к бремени доказывания	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.7
Проект доклада Редакционной группы: ответственность перевозчиков	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.8 and. Corr.1
Текст, предложенный делегацией Бельгии	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.9
Тексты, предложенные Францией: арбитраж	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.10
Список участников	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.11
Часть II проекта доклада Редакционной группы: арбитражные оговорки	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.12
Проект доклада Рабочей группы о работе ее четвертой сессии	A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.15 and Add.1 to 3
Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, пятая сессия	
Меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов, представленный делегацией Норвегии	A/CN.9/WG.III(V)/WP.9
Ответы на второй вопросник по коносаментам, представленные правительствами и международными организациями для рассмотрения Рабочей группой	A/CN.9/WG.III/WP.10/Adds.1 and.2
Определение тематических разделов в области коносаментов по морским перевозкам для дальнейшего возможного изучения: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/WG.III/P.1
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/R.2
Предложение, представленное Японией	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.1

Наименование или описание документов	*Обозначение документа*
Документ, представленный делегацией Норвегии: принципы перегрузки и замены	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.2
Проекты положений — I: ограничение ответственности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.3
Замечания Международной торговой палаты, Международной палаты по судоходству, Международного союза морского страхования и Международного морского комитета в отношении обстоятельств, при которых Конвенция позволяет нарушать пределы ответственности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.4
Первая часть доклада Редакционной группы: ограничение ответственности единицей груза	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.5
Предложение, представленное Японией	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.6
Проект доклада Рабочей группы о работе ее пятой сессии	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.8 and Adds.1 to 5
Вторая часть доклада Редакционной группы: перевалка груза	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.9
Часть третья доклада Редакционной группы: срок исковой давности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.10
Предложение делегации Франции: срок исковой давности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.11
Предложение Соединенных Штатов Америки относительно перегрузки товаров	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.12
Замечания Международного союза морского страхования, поддержанные Международной торговой палатой, о «сроках исковой давности»	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.13

V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Доклад Генерального секретаря

Текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации прав международной торговли (A/CN.9/82) *

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей третьей сессии Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли просила Генерального секретаря «представлять доклады ежегодным сессиям Комиссии о работе международных организаций в вопросах, включенных в программу работы Комиссии» [1].

2. В соответствии с вышеупомянутым решением Комиссии были представлены доклады на ее четвертой сессии в 1971 году (A/CN.9/59) и на пятой сессии в 1972 году (A/CN.9/71). Настоящий доклад, подготовленный для шестой сессии Комиссии (1973 год), составлен на основании информации международных организаций относительно их текущей деятельности [2]. Во многих случаях в настоящий доклад включены сведения о ходе осуществления проектов, информационный материал о которых включен в предыдущие доклады [3].

I. Органы Организации Объединенных Наций и специализированные учреждения

А. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ДЛЯ ЕВРОПЫ (ЭКЕ)

Общие условия продажи сельскохозяйственных продуктов

3. Ход осуществления различных проектов ЭКЕ изложен в предыдущих докладах [4]. Группа экспертов по практике международной торговли сельскохозяйственными продуктами приняла решения в отношении следующих проектов, изложенных в пункте 3 документа A/CN.9/71: *a)* проект документа об общих условиях международной торговли свежими фруктами и овощами одобрен (октябрь 1972 года) и будет опубликован под символом AGRI/WP.1/GE.7/35; *b)* принята большая часть проекта документа об общих условиях международной торговли сухими и сушеными фруктами. Документ этот будет официально утвержден к апрелю месяцу 1973 года и будет опубликован под символом AGRI/WP.1/GCS/16/Rev.2; *c)* документ, касающийся общих условий международной торговли картофелем, будет рассмотрен во втором чтении в 1973 году (AGRI/W.1/GCS/24/Rev.1). Будут также пересмотрены общие условия международной продажи цитрусовых, принятые в 1958 году (№ 312). Предусматривается, что, когда все эти общие условия будут одобрены, они будут изданы в одном документе, в котором будут перечислены оговорки, применимые ко всем категориям продуктов, и дополнительные оговорки в отношении каждой конкретной категории продуктов. Как ожидается, это явится основой для дальнейшего распространения этих общих условий на другие, прежде не рассматривавшиеся

---

* 27 марта 1973 года.

[1] Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее третьей сессии, *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать пятая сессия, Дополнение № 17* (A/8017), пункт 172, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I: 1968—1970 гг., часть вторая, III, A.

[2] Информация, полученная от некоторых международных организаций, не была включена в доклад либо потому, что она касалась деятельности, не имевшей отношения к работе ЮНСИТРАЛ, либо потому, что в ней освещалась деятельность, не относящаяся к текущим проектам.

[3] Информационный материал изложен в докладах, представленных четвертой (A/CN.9/59) и пятой сессиям (A/CN.9/71) Комиссии и в следующих документах: *Обзор правовой деятельности международных организаций и других международных учреждений*, опубликованный Международным институтом унификации частного права (МИУЧП); Прогрессивное развитие права международной торговли, доклад Генерального секретаря (1966 г.), *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, двадцать первая сессия, Приложения*, пункт 88 повестки дня, документ A/6396, пункты 26—189 (Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том I, часть первая, II, B); Обзор деятельности организации в области согласования и унификации права международной торговли, записка Генерального секретаря от 19 января 1968 года (A/CN.9/5); и Ответы организаций об их текущей деятельности по вопросам международной торговли, включенным в программу работы Комиссии, записка Секретариата от 1 апреля 1970 года (UNCITRAL/III/CRP.2).

[4] См. записку Генерального секретаря (A/CN.9/5, пункты 14—16); Ответы организации об их текущей деятельности по вопросам международной торговли, включенные в программу работы Комиссии (UNCITRAL/III/CRP.2); Доклады Генерального секретаря о текущей деятельности международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли (A/CN.9/59, пункт 4 и A/CN.9/71, пункты 3 и 4).

сельскохозяйственные продукты. Что касается торговли картофелем, свежими фруктами и свежими овощами, то были рассмотрены правила оценки, которые должны дополнить упомянутые выше проекты положений (AGRI/WP.1/GCS/29), и, как ожидается, некоторые правила, касающиеся этих двух категорий, будут приняты в 1973 году. Будут также рассмотрены указанные правила в отношении торговли сухими и сушеными фруктами и цитрусовыми.

Арбитраж

4. Изучаются правила арбитража в области международной торговли сельскохозяйственными продуктами, которые будут пересмотрены в октябре 1973 года, с точки зрения конечного принятия их для торговли всеми сельскохозяйственными продуктами, которая регулируется общими условиями.

Договоры о создании промышленных комплексов и о сотрудничестве в области промышленности

5. В ноябре 1972 года группа экспертов в области практики международных договоров в промышленности приняла основные принципы подготовки договоров о создании крупных промышленных комплексов (Trade/WP.5/23). Принципы подготовки договоров о сотрудничестве в области промышленности будут рассмотрены после прений на следующей сессии ЭКЕ (апрель 1973 года).

B. МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

Вопрос о пересмотре Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года: a) *груз;* b) *почта;* c) *автоматическое страхование*

6. Подкомитет по пересмотру Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года: *a)* груз; *b)* почта; *c)* автоматическое страхование, был создан на девятнадцатой сессии Комитета по правовым вопросам в мае 1972 года. Подкомитет провел свое заседание в Монреале в период с 20 сентября по 4 октября 1972 года. Подкомитетом были рассмотрены следующие проблемы: A) *ГРУЗ:* 1) система ответственности за ущерб и ответственности по расходам на защиту перевозчика; 2) граница ответственности за ущерб, включая вопрос о нарушимости или ненарушимости такой границы; 3) система ответственности за задержку; 4) граница ответственности за задержку, в том числе проблема нарушимости или ненарушимости такой границы; 5) проблема документации (статьи 5—11 Варшавской конвенции); 6) права грузоотправителя и грузополучателя, в особенности право перевозчика на отклонение от курса (статьи 12—15 Варшавской конвенции); 7) возможные противоречия между пересмотренной варшавской/гаагской системами и будущей Конвенцией о международных комбинированных перевозках грузов, в том числе вопрос об изменении Варшавской конвенции в целях предотвращения таких противоречий; 8) должен ли новый правовой документ быть: *a)* протоколом, изменяющим Варшавскую конвенцию, или *b)* новой конвенцией, которая включала бы текст Варшавской конвенции, измененной в Гааге и Гватемале, включая также предстоящие изменения положений о грузе; B) *АВИАПОЧТА;* C) *АВТОМАТИЧЕСКОЕ СТРАХОВАНИЕ.* Доклад указанного Подкомитета (LC/SC.Warsaw (1972)—Report) будет передан на рассмотрение Комитета по правовым вопросам в целях принятия дальнейших действий.

C. КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ (ЮНКТАД)

Практика поведения линейных конференций

7. Секретариат ЮНКТАД подготовил доклад, озаглавленный «Положение о линейных конференциях (Кодекс поведения линейных конференций)»[5], который был представлен третьей сессии Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок, состоявшейся 5—18 января 1972 года. В этом докладе была проанализирована история поведения линейных конференций, было дано описание различных систем организации таких конференций и содержались рекомендации относительно основных элементов кодекса поведения линейных конференций.

8. На основании этого доклада Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок единодушно приняла резолюцию, в которой этот вопрос был передан на рассмотрение третьей сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, состоявшейся в Сантьяго, Чили, в период с 13 апреля по 21 мая 1972 года. На этой сессии на рассмотрение Четвертого комитета Конференции был передан проект кодекса поведения линейных конференций, подготовленный развивающимися странами.

9. Впоследствии Конференция большинством голосов приняла резолюцию 66 (III)[6], в которой отмечалась настоятельная необходимость принятия и внедрения в практику всесторонне приемлемого кодекса поведения линейных конференций, в котором были бы полностью учтены особые нужды и проблемы развивающихся стран. В этой резолюции содержалась также рекомендация двадцать седьмой сессии Генеральной Ассамблеи созвать как можно раньше в 1973 году конференцию полномочных представителей с целью принятия кодекса поведения линейных конференций и рекомендация Генеральной Ассамблее относительно некоторых основных принципов разработки такого кодекса.

[5] Издание Организации Объединенных Наций, в продаж под № E.72.II.D.13.

[6] Документ TD/III/RES/66.

10. В ответ на эти рекомендации Конференции ЮНКТАД Генеральная Ассамблея на своей двадцать седьмой сессии приняла резолюцию 3035 (XXVII), в которой содержалась просьба к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций созвать как можно раньше в 1973 году под эгидой ЮНКТАД конференцию полномочных представителей для рассмотрения и принятия конвенции или любого другого многостороннего, имеющего обязательную юридическую силу документа о кодексе поведения линейных конференций. В резолюции далее содержалось постановление об учреждении под эгидой ЮНКТАД Подготовительного комитета в составе 48 членов для разработки проекта конвенции о кодексе поведения линейных конференций с целью представления его конференции полномочных представителей. Впоследствии Генеральный секретарь ЮНКТАД наметил проведение первой сессии Подготовительного комитета на 8—26 января 1973 года, второй сессии на 4—29 июня 1973 года и конференции полномочных представителей на 14 ноября—12 декабря 1973 года.

Договоры фрахтования судов

11. Следующим первоочередным вопросом программы деятельности Рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок является вопрос о договорах фрахтования судов, который будет рассмотрен на четвертой сессии Рабочей группы, намеченной на 1974 год. В настоящее время Секретариат ЮНКТАД подготавливает доклад о правовых, торговых и экономических аспектах договоров фрахтования судов и практики фрахтования для представления его Рабочей группе ЮНКТАД на ее четвертой сессии.

Конвенция о комбинированных перевозках грузов

12. Комитет ЮНКТАД по морским перевозкам на своей второй специальной сессии, состоявшейся в июле 1972 года, принял резолюцию, озаглавленную «Проект конвенции о международных комбинированных перевозках грузов («конвенция ТСМ»)»[7]. В этой резолюции, в частности, указывается, что перед принятием любой конвенции о комбинированных перевозках грузов следует внимательно изучить ее последствия для развивающихся стран. В ней также отмечается, что проект конвенции ТСМ, подготовленный на совместных заседаниях ИМКО/ЭКЕ, был разработан без полного и равного участия развивающихся стран и что любое обсуждение конвенции о международных комбинированных перевозках грузов в будущем должно в полной мере удовлетворять определенным конкретным критериям.

[7] Резолюция 20 (S — II), содержащаяся в документе TD/B/C.4/100.

13. В резолюции от 23 января 1973 года[8] Экономический и Социальный Совет одобрил рекомендации Конференции Организации Объединенных Наций/ИМКО по международным контейнерным перевозкам[9], согласно которым ЮНКТАД должна к концу 1974 года провести и завершить дальнейшие исследования по всем соответствующим аспектам международных комбинированных перевозок грузов, с учетом, в частности, нужд и потребностей развивающихся стран; эти исследования должны быть проведены в координации с региональными экономическими комиссиями и в сотрудничестве с соответствующими региональными и субрегиональными органами и другими международными организациями, в частности Межправительственной морской консультативной организацией и Международной организацией гражданской авиации. В резолюции также предлагалось Совету ЮНКТАД по торговле и развитию учредить межправительственную подготовительную группу для разработки предварительного проекта конвенции по международным комбинированным перевозкам и уполномочить упомянутую группу собраться, по возможности, в самом начале 1973 года. Подготовительная группа должна представить свои заключения ЭКОСОС в начале 1975 года, имея в виду созыв к концу 1975 года конференции полномочных представителей с целью окончательной разработки конвенции по международным комбинированным перевозкам на основе проекта, разработанного подготовительной группой.

Сотрудничество с ЮНСИТРАЛ

14. Члены Объединенной группы по законодательству в области морских перевозок, состоящей из представителей ЮНКТАД и Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, провели исследования по вопросам: «Период ответственности морского перевозчика» и «Ответственность за перевозку груза на палубе и перевозку животных», которые входили в число вопросов, перечисленных в рабочем документе, озаглавленном «Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты»[10]. Этот рабочий документ был представлен третьей и четвертой (специальной) сессиям Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок. Членами Объединенной группы также проведены исследования по вопросам: «Ограничение ответственности за перевозку единицы груза», «Определения, содержащиеся в статье I Конвенции», «Срок исковой давности» и «Оговорки, не имеющие юридической силы», входящим в круг вопросов, включенных в рабочий документ под названием «Второй доклад об ответственности морских пе-

[8] E/RES/1734(LIV).

[9] Резолюция № 7, содержащаяся в докладе Третьего главного Комитета Конференции Организации Объединенных Наций/ИМКО по международным контейнерным перевозкам, документ E/CONF.59/39/Rev.1.

[10] A/CN.9/63/Add.1, Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, IV, приложение.

ревозчиков за груз: коносаменты»[11], который был представлен пятой сессии Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок.

15. Руководитель Объединенной группы участвовал в качестве наблюдателя от ЮНКТАД в работе третьей, четвертой (специальной) и пятой сессий Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок и в работе четвертой и пятой сессий ЮНСИТРАЛ. Члены Объединенной группы оказали помощь Секретариату ЮНСИТРАЛ в обслуживании третьей и четвертой (специальной) сессий Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок.

Техническая помощь

16. Выполняя часть своей программы технической помощи, Секретариат ЮНКТАД, в сотрудничестве с другими органами системы Организации Объединенных Наций, принимает участие в программе по оказанию помощи развивающимся странам по правовым вопросам, связанным с морским транспортом.

D. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ МОРСКАЯ КОНСУЛЬТАТИВНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ИМКО)

Международное законодательство в области морских перевозок

17. Предыдущие этапы деятельности по этому вопросу изложены в докладах, представленных четвертой и пятой сессиями ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 12 и A/CN.9/71, пункты 9 и 10). ИМКО по-прежнему принимает участие в деятельности ЮНСИТРАЛ в этой области.

E. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВАЛЮТНЫЙ ФОНД[12]

Международные оборотные документы

18. Персонал Фонда принимает участие в разработке проекта единообразного законодательства в области международных переводных векселей и долговых обязательств, подготовкой которого занимается ЮНСИТРАЛ[13].

II. Межправительственные организации

A. АЗИАТСКО-АФРИКАНСКИЙ ПРАВОВОЙ КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ КОМИТЕТ

Единообразные правила, регулирующие международную куплю-продажу товаров

19. Данный вопрос был включен в рабочую программу указанного Комитета в 1969 году по предложению правительств Ганы и Индии. С тех пор он включается в повестку дня ежегодной сессии Комитета, и на сессиях 1970 года (Аккра) и 1971 года (Коломбо) Комитета этот вопрос подвергался серьезному обсуждению. В настоящее время он передан для подробного рассмотрения в Постоянный подкомитет, в состав которого входят Япония, Индия, Нигерия, Гана, Египет, Пакистан и Шри Ланка. Вопрос этот рассматривался Подкомитетом в ходе четырнадцатой сессии Комитета, проходившей в Дели с 10 по 18 января 1973 года. Была рассмотрена работа ЮНСИТРАЛ по этому вопросу. Подкомитет обсудил пересмотренный текст статей 1—55 Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (документ ЮНСИТРАЛ A/CN.9/62/Add.2)*, подготовленный Рабочей группой ЮНСИТРАЛ. Было отмечено, что по ряду статей пересмотренного текста окончательные решения приняты не были. Поэтому Подкомитет счел преждевременным обсуждение пересмотренного текста и отложил рассмотрение этого вопроса до тех пор, пока не будет подготовлен окончательный вариант пересмотренного текста.

Исковая давность (срок исковой давности в международной купле-продаже товаров)

20. Секретариатом было подготовлено исследование по вопросам, связанным с проектом конвенции ЮНСИТРАЛ об исковой давности в международной купле-продаже товаров (резюме документов, международная купля-продажа товаров, четырнадцатая сессия); этот проект конвенции был подробно рассмотрен Постоянным подкомитетом во время четырнадцатой сессии Комитета. Присутствовал наблюдатель от ЮНИСТРАЛ, и Подкомитету был также передан комментарий к проекту конвенции, подготовленный Секретариатом ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/73)**. Подкомитет представил Комитету доклад, в котором выражается общее одобрение оценки проекта конвенции как практического компромисса, нуждающегося в некоторых конкретных предложениях с учетом пересмотра текста проекта конвенции. Этот доклад в настоящее время распространяется среди государств-членов и других государств района Азии и Африки для их комментариев. Все соответствующие комментарии, полученные от государств-членов, будут проанализированы и переданы в Секретариат ЮНСИТРАЛ.

Общие условия купли-продажи

21. Подготовлен проект типового договора фоб для использования покупателями и продавцами сырьевых товаров района Азии и Африки (резюме документов по международной купле-прода-

[11] A/CN.9/76/Add.1, воспроизводится в данном томе, часть вторая, IV, 4, выше.

[12] Деятельность МВФ в области подготовки кадров и оказания помощи изложена в докладе Генерального секретаря, представленном пятой сессии ЮНСИТРАЛ и посвященном вопросам подготовки кадров и оказания помощи в области права международной торговли. (A/CN.9/65, пункт 12 *d*).

[13] В отношении участия международных организаций в разработке проекта единообразного законодательства см. A/CN.9/WG.IV/WP.2, введение, пункт 3, примечание 6 и A/CN.9/77, пункт 5, воспроизводится в данном томе, часть вторая, II, 1, выше.

* Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, A, 5, Приложение III.

** Ежегодник ЮНСИТРАЛ, том III: 1972 г., часть вторая, I, B, 3.

же товаров, тринадцатая сессия, Лагос). Полное изложение этой работы приводится в докладе, представленном пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункты 12 и 13). Получены дальнейшие комментарии от правительств в отношении этого проекта, и есть надежда, что в течение предстоящего года Секретариат подготовит еще один проект типового договора, посвященного покупке и продаже машин и оборудования.

Международные оборотные документы

22. Комитет не занимался рассмотрением этого вопроса, поскольку подробным его обсуждением по-прежнему занимается Рабочая группа ЮНСИТРАЛ по международным оборотным документам. Комитет намерен рассмотреть на соответствующей стадии окончательные предложения, подготовленные ЮНСИТРАЛ, и помочь правительствам-участникам в подготовке комментариев и предложений.

Международный коммерческий арбитраж

23. Материалы предварительного изучения этого вопроса, касающегося конкретных проблем, представляющих особый интерес для района Азии и Африки, подготовлены Секретариатом и распространены среди участвующих правительств. Осуществляется сбор материалов, относящихся к данному исследованию, и, как ожидается, изучение определенных разделов этого вопроса будет закончено в этом году. Впоследствии материалы будут представлены на рассмотрение участвующих правительств.

Международное законодательство в области морских перевозок

24. Подробно обсуждается вопрос о коносаментах, а также работа, проделанная ЮНСИТРАЛ в этой области. Секретариат рассчитывает также закончить изучение вопроса о линейных конференциях.

B. АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

Вопросы кредита и гарантий

25. В течение трех последних лет Банк сотрудничал с Ассоциацией права стран Азии и западной части Тихого океана в осуществлении проекта, связанного с изучением вопроса о кредитах и гарантиях, доступных национальным банкам развития и аналогичным финансовым учреждениям некоторых государств-членов. Вся работа по проекту завершена, за исключением доклада об Австралии и заключительного общего доклада, который, как ожидается, будет подготовлен в апреле этого года. Вскоре ожидается публикация первого тома этих докладов.

C. БАНК МЕЖДУНАРОДНЫХ РАСЧЕТОВ

Международные оборотные документы

26. Банк принимает участие в работе, связанной с подготовкой проекта Единообразного закона о международных переводных векселях и долговых обязательствах, подготовкой которого занимается ЮНСИТРАЛ[14].

D. КОМИССИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ СООБЩЕСТВ (ЕЭС)

Продажа в рассрочку

27. Деятельность в этой области изложена в докладах, представленных четвертой и пятой сессиям ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 18 и A/CN.9/71, пункт 16).

Гарантии и ценные бумаги

28. Предыдущие этапы деятельности в этой области изложены в докладе пятой сессии ЮНСИТРАЛ (E/CN.9/71, пункт 18). Сообщество опубликовало материалы сравнительных правовых исследований, которые служат основой для работы, проводимой в области поручительства и личных гарантий, под заглавием: *Согласование законодательства*, 1971 год, № 14. В настоящее время объектом подготовительной деятельности является также процент по ценным бумагам на недвижимую и личную собственность.

Коммерческий арбитраж

29. Недавно Комиссия представила проект, касающийся арбитражного разрешения споров, возникающих в результате заключения и исполнения публичных договоров, финансируемых Европейским фондом развития.

Многонациональные корпорации

30. 29 февраля 1968 года государства-члены, являющиеся первоначальными членами ЕЭС, подписали Конвенцию о взаимном признании компаний и юридических лиц. Правовая основа для такой конвенции предусмотрена в статье 220 Договора о создании Европейского экономического сообщества (Договор ЕЭС).

31. Подготовлен проект конвенции о международном слиянии частных компаний. Правовая основа для проекта такой конвенции содержится в статье 220 Договора ЕЭС.

32. 30 июня 1970 года было выдвинуто предложение относительно Устава Совета, занимающегося вопросами статуса частных европейских компаний. Это предложение было выдвинуто на основе статьи 235 Договора ЕЭС.

Торговое представительство

33. Предыдущая стадия деятельности в этой области изложена в докладе четвертой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 20). В настоя-

[14] Относительно участия международных организаций в разработке проекта Единообразного закона, см. A/CN.9/WG.IV/WG.2, введение, пункт 3, примечание 6 и A/CN.9/77, пункт 3, воспроизводится в данном томе, часть вторая, II, I, выше.

щее время разрабатывается директива, касающаяся статуса торговых представителей в Сообществе.

Банкротство

34. Деятельность по разработке проекта конвенции о банкротстве и аналогичных процедурах изложена в докладе, представленном пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункт 17).

E. ЕВРОПЕЙСКИЙ СОВЕТ

Международные аспекты юридической защиты прав кредиторов

35. Этот вопрос рассматривался Европейским комитетом по сотрудничеству в области права (КСОП) на его сессии в декабре 1972 года. На ранних стадиях этот вопрос рассматривался в докладах, представленных на четвертой и пятой сессиях ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 21 и A/CN.9/71, пункт 19). Рассмотрев текущую деятельность по данному вопросу под эгидой Европейского сообщества, КСОП решил не занимать по нему официальную позицию в данное время. Комитет подождет результатов работы восьмой Конференции министров юстиции европейских стран по вопросу о будущей роли Европейского совета в этой области и, в частности, в связи с решением проблем, возникающих в результате дублирования деятельности международных организаций.

Согласование некоторых правил, касающихся места выполнения финансовых обязательств в случаях денежной задолженности

36. Первоначальные стадии подготовки Европейской конвенции о месте выполнения финансовых обязательств в случаях денежной задолженности были описаны в докладах, представленных на предыдущих сессиях ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 22 и A/CN.9/71, пункт 20). Конвенция была открыта для подписания государствами-членами в мае 1972 года и была подписана Австрией, Федеративной Республикой Германии и Нидерландами.

Единообразное правило в области «сроков давности»

37. Ранняя стадия работы по вопросу о «сроках давности» и связанных с ними областей была описана в докладах, представленных на четвертой и пятой сессиях ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 23 и A/CN.9/71, пункты 21 и 22). Европейская конвенция об исчислении сроков исковой давности была открыта для подписания 16 мая 1972 года и была подписана Австрией, Францией, Бельгией, Федеративной Республикой Германии, Италией, Люксембургом и Швецией.

38. Продолжается работа также по вопросам погасительной давности. КСОП создал Подкомитет для изучения в свете проекта конвенции об исковой давности в международной купле-продаже товаров ЮНСИТРАЛ проекта норм, касающегося погасительной давности в гражданских и торговых вопросах — проекта, подготовленного Подкомитетом КСОП по вопросам согласования некоторых правовых понятий с целью возможного согласования двух проектов.

Признание и принудительное осуществление иностранных решений по вопросам частного и торгового права

39. Ранние стадии работы по подготовке практического руководства по данному вопросу были описаны в докладах, представленных на четвертой и пятой сессиях ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 24 и A/CN.9/71, пункт 23). Руководство находится еще в стадии подготовки и ожидается, что Комитету на его заседании в декабре 1973 года будет предложено рассмотреть официальный текст руководства для его последующего опубликования.

Согласование норм об инвестиционных фондах

40. Ранние стадии работы по этому вопросу были описаны в докладах на четвертой и пятой сессиях ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/59, пункт 26 и A/CN.9/71, пункт 24). 19 сентября 1972 года Комитет министров одобрил резолюцию (72) 28 о (национальных) инвестиционных фондах. 12 декабря 1972 года Комитет принял резолюцию (72) 50 относительно иностранных учреждений коллективных инвестиций.

Ответственность производителей товаров

41. Ранние стадии работы были описаны в докладе пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункт 25). Комитет экспертов, учрежденный КСОП, провел свое первое заседание в ноябре 1972 года. После общего рассмотрения проблемы Комитет дал оценку всем вопросам, входящим в рамки его компетенции (то есть предложение мер по согласованию основных в данном вопросе законов государств-членов). Работа первого заседания показала, что общая тенденция благоприятствует созданию системы объективной ответственности, которая учитывает интересы как потребителей, так и производителей.

F. СОВЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ (СЭВ)

Конвенция о разрешении арбитражным путем гражданско-правовых споров, вытекающих из отношений экономического и научно-технического сотрудничества

42. Названная Конвенция, которая была описана в докладе, представленном на пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункт 26), была подписана 26 мая 1972 года в Москве странами — членами СЭВ и ратифицирована Болгарией, Германской Демократической Республикой, Венгрией и Монголией. Конвенция войдет в силу на 90-й день после даты передачи депозитарию пятого документа о ратификации.

Единообразный регламент арбитражных судов

43. В январе 1972 года Исполнительный комитет СЭВ поручил совещанию представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам разработать проект единообразных правил для арбитражных судов при торговых палатах стран — членов СЭВ. Эти правила должны охватить такие вопросы как согласование и унификация некоторых правил, относящихся к таким судам. Подготовлен первый проект единообразного регламента Арбитражного суда, в котором предусматривается единообразное регулирование следующих вопросов: компетенции Арбитражного суда, организации его деятельности, арбитражного состава, порядка и сроков разбирательства дел в Арбитраже, арбитражного сбора, расходов арбитражного органа и издержек сторон. Предполагается, что окончательный проект единообразного регламента Арбитражного суда будет подготовлен к концу 1973 года.

Примерные положения об условиях учреждения и деятельности международных хозяйственных организаций в странах — членах СЭВ

44. Примерные положения были подготовлены совещанием представителей стран — членов СЭВ по правовым вопросам и были одобрены Исполнительным комитетом в январе 1973 года. Примерные положения содержат единообразные нормы, касающиеся учреждения, членства, организационной структуры, правового положения имущества и хозяйственной деятельности международных хозяйственных организаций (предприятия, объединения, комбинаты, главные управления на хозяйственном расчете, научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации и другие субъекты права, которые в соответствии с законодательством других стран осуществляют хозяйственную деятельность от своего имени и под собственную ответственность). Имеется в виду, что страны — члены СЭВ будут учитывать примерные положения в той мере, в какой они признают это целесообразным, при учреждении международных хозяйственных организаций международными соглашениями и при разработке национальных нормативных актов по вопросам учреждения деятельности таких организаций.

Общие условия обслуживания и комплектования

45. Ранние стадии работы СЭВ в этой области были описаны в докладе, представленном на пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункт 30). Постоянная комиссия по внешней торговле СЭВ представила предложения по этому вопросу Исполнительному комитету Совета для рассмотрения. Целью предложений является приведение этих общих условий в соответствие с возросшими требованиями, предъявляемыми к техническому обслуживанию машин и оборудования, поставляемых во взаимной торговле стран — членов СЭВ, в частности, путем более четкого определения прав и обязательств продавцов и покупателей и путем включения обязательств продавцов машин и оборудования в отношении запасных частей.

Общие условия поставок товаров между организациями стран — членов СЭВ

46. В соответствии с поручением Исполнительного комитета СЭВ Совещание по правовым вопросам продолжает работу по выработке унифицированных норм, касающихся повышения материальной ответственности хозяйственных организаций за неисполнение или ненадлежащее исполнение взаимных обязательств: ожидается, что эти нормы будут включены в общие условия поставок СЭВ 1968 года.

Международное законодательство по морским перевозкам

47. Ранние стадии работы в этой области были описаны в докладе, представленном на пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункты 28 и 29). Общие условия взаимного предоставления морского тоннажа и внешнеторговых грузов стран—членов СЭВ (составленные на Совещании руководителей фрахтовых и судовладельческих организаций стран—членов СЭВ) были одобрены в сентябре 1972 года Постоянной комиссией СЭВ по транспорту. Общие условия подлежат применению ко всем отношениям между соответствующими ведомствами или организациями стран — членов СЭВ при проведении переговоров, подписании протоколов и соглашений, заключении контрактов или отдельных договоров, связанных с предоставлением морского тоннажа, который может быть подан для погрузки внешнеторговых грузов после 31 декабря 1972 года. Постоянная комиссия по транспорту разрабатывает проект многостороннего соглашения о совместном пользовании контейнерами в международном сообщении.

Правовая охрана интеллектуальной собственности

48. Соглашение о правовой охране изобретений, промышленных, общеполезных образцов и товарных знаков в связи с экономическим и научно-техническим сотрудничеством в настоящее время разрабатывается совещанием руководителей ведомств по изобретательству стран — членов СЭВ.

G. МЕЖАМЕРИКАНСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ (ОРГАНИЗАЦИЯ АМЕРИКАНСКИХ ГОСУДАРСТВ)

Межамериканская специализированная конференция по международному частному праву

49. Ранние стадии работы Комитета были описаны в докладе, представленном на пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункты 36 и 37). Генеральный секретарь Организации американских государств в настоящее время готовится к проведению вышеупомянутой конференции, предусмотренной в резолюции AG/RES.48 (I-0/71). Проведение конференции намечено на 1974 год. Одними из вопросов, которые будут

стоять на повестке дня, являются следующие: международная купля-продажа товаров, переводные векселя, чеки и простые векселя, находящиеся в международном обращении, международный торговый арбитраж и международный морской транспорт в связи с особым упоминанием о коносаментах [15].

Н. МЕЖДУНАРОДНЫЙ БАНК ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (МБЭС)

Международные расчеты [16]

50. Банк представил информацию об имевшихся в последнее время изменениях в расчетах по товарообороту в переводных рублях между восемью странами — членами Совета экономической взаимопомощи, которые также являются членами МБЭС.

I. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНСТИТУТ УНИФИКАЦИИ ЧАСТНОГО ПРАВА (МИУЧП)

Прогрессивная кодификация права договоров

51. Предварительный доклад о возможностях унификации норм права, касающихся заключения договоров и их условия действительности, был представлен Совету управляющих МИУЧП профессором Попеску (докладчик) в мае 1972 года (документ U.D.P. 1972 — Etudes: L-Droit des obligations. Doc. 3). Совет управляющих предложил секретариату МИУЧП продолжать свои предварительные исследования и подготовить доклад о сравнительном праве относительно неисполнения договоров и санкций за неисполнение. В настоящее время этот доклад находится в стадии подготовки.

Предварительный проект закона об унификации некоторых норм, касающихся действительности договоров в международной купле-продаже товаров

52. Совет управляющих МИУЧП рассмотрел и одобрил вышеупомянутый предварительный проект закона вместе с объяснительным докладом, подготовленным Институтом иностранного и международного частного права Макса Планка (документы U.D.P. 1972 — Etudes XVI/B—Doc. 20 et 21). Этот проект, состоящий из 16 статей, является дополнением к ЮЛИС и регулирует порядок аннулирования договора в случае ошибки, мошенничества и принуждения. Доклад будет распространен на следующей сессии ЮНСИТРАЛ.

Проект единообразного закона о защите добросовестного покупателя товаров

53. Этот проект из 11 статей, подготовленный Рабочим комитетом и одобренный в 1968 году Советом управляющих МИУЧП, содержит ряд норм, направленных на обеспечение защиты добросовестного покупателя в том случае, если продавец не имеет права продавать интересующие покупателя товары. Текст проекта и объяснительный доклад к нему (Doc. U.D.P. 1968 Etude XLV, Doc. 37) был направлен правительствам государств — членов МИУЧП для сообщения их мнения по этому вопросу. Их замечания будут рассмотрены Комитетом правительственных экспертов, заседание которого состоится в июне 1973 года. В случае принятия пересмотренного текста этот проект будет представлен дипломатической конференции для выработки конвенции.

Проект единообразного закона, касающегося агентства договора международного характера в области купли-продажи товаров

54. Этот проект является результатом расширенных исследований. Он был рассмотрен Комитетом правительственных экспертов, который объединил два проекта, ранее составленных рабочими комитетами. Этот проект включает 37 статей и определяет правовые отношения, вытекающие из агентского договора, включая договор «комиссии», между принципалом, агентом и договаривающейся стороной. Сфера применения этого договора ограничивается агентскими услугами по продаже товаров. В ближайшем будущем будет созвана дипломатическая конференция по принятию этого проекта в качестве конвенции.

Правовой статус аппаратов, передвигающихся на воздушной подушке (особенно, морские суда, например, «Ховеркрафт» и «Навиплейнс»)

55. МИУЧП изучил состояние права в различных странах по этому вопросу. Полученные в результате этого исследования данные изучаются и вскоре будут представлены Рабочей группе. Рабочая группа представит программу международного законодательства Комитету правительственных экспертов. Эта программа будет разработана в сотрудничестве с Межправительственной морской консультативной организацией.

Транспортировка живого груза

56. От имени ЮНСИТРАЛ и в рамках Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по международному законодательству в области морских перевозок секретариат МИУЧП предпринял изучение проблем, связанных с транспортировкой живого груза, и в частности с условиями, на которых порядок транспортировки живого груза может быть включен в сферу применения Гаагских правил.

Речной транспорт

57. В тесном сотрудничестве с Экономической комиссией для Европы Организации Объединенных Наций МИУЧП продолжает разработку

[15] Относительно участия в подготовке проекта единообразного закона о международных простых и переводных векселях, предпринятой ЮНСИТРАЛ, см. A/CN.9/WG.IV/WP.2, введение, пункт 3, примечание 6 и A/CN.9/77, пункт 3, воспроизводится в данном томе, часть вторая, II, 1, выше.

[16] Относительно участия в подготовке проекта единообразного закона, см. там же.

конвенции о речном транспорте: соглашение о перевозке пассажиров и багажа по внутренним водным путям (C. V. N.); исковая давность судовладельцев (C. L. N.); соглашение о перевозке товаров по внутренним водным путям (C. M. N.).

Дорожный транспорт

58. От имени Экономической комиссии для Европы Организации Объединенных Наций МИУЧП подготовил предварительный проект конвенции, касающейся соглашения о международной перевозке пассажиров и багажа по шоссейным дорогам (C. V. R.). Работа по этому вопросу, выполняемая в настоящее время Комитетом по внутреннему транспорту ЭКЕ/ООН, основана на этом проекте.

III. Международные неправительственные организации

A. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВАЯ ПАЛАТА (МТП)

Международная продажа товаров

59. МТП продолжает работу по этому вопросу, как это отмечено в докладах, представленных на четвертой и пятой сессиях ЮНСИТРАЛ A/CN.9/59, пункт 43 и A/CN.9/71, пункт 63).

Международные платежи

60. МТП продолжает работу, которая была намечена в докладе, представленном пятой сессии ЮНСИТРАЛ (A/CN.9/71, пункт 64). По вопросу о товарных аккредитивах МТП закончила первый пересмотренный проект документа о одинообразных обычаях и практике товарных аккредитивов (брошюра № 222). Документы были распространены для рассмотрения и замечаний национальным комитетам МТП и заинтересованным кругам в странах, не представленных в МТП, через посредство Секретариата ЮНСИТРАЛ.

Международный торговый арбитраж

61. МТП занимается *a)* изучением результатов четвертого Международного арбитражного конгресса (Москва, 1972 г.) и *b)* продолжает исследования по пересмотру правил по примирению и арбитражу.

Международное законодательство в области морских перевозок

62. Ранние стадии работы по этому вопросу были описаны в докладах, представленных на четвертой и пятой сессиях ЮНСИТРАЛ (A/CN. 9/59, пункты 45 и 46 и A/CN.9/71, пункт 66). Международное бюро грузоотправителей МТП в июне 1972 года представило ответ на вопросник ЮНСИТРАЛ относительно пересмотра Брюссельской конвенции 1924 года [17].

Агентский договор

63. МТП продолжает принимать участие в исследованиях и заседаниях МИУЧП по данному вопросу.

[17] Этот ответ содержится в A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.2.

B. МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ (ИЮМИ)

Международное законодательство в области морских перевозок

64. Союз принимает участие в работе ЮНСИТРАЛ по данному вопросу, а также присутствует на заседаниях соответствующих сессий ЮНКТАД, ЭКОСОС и ЭКЕ/ИМКО. Последними публикациями Союза являются работы «Резюме аргументов в поддержку существующей системы распределения рисков между перевозчиком и грузовладельцем», подготовленная Комитетом по вопросу об ответственности перевозчиков (октябрь 1972 г.) и «Time-Bar on Cargo Claims», подготовленная Комитетом по предотвращению потери грузов (декабрь 1969 года). Союз опубликовал также на нескольких языках «Таблицы практических эквивалентов» положений о страховании грузов, которые используются на многих рынках морского страхования. Можно надеяться, что эта публикация послужит в качестве справочника банкам, перевозчикам и грузополучателям, а также правительствам.

65. Вопрос об общей аварии, предусматривающей конкретную ответственность по морскому страхованию, находился на повестке дня Союза многие годы, и ряд важных докладов были представлены на его ежегодной конференции.

C. АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА (АМП)

Международный торговый арбитраж

66. Комитет по международному торговому арбитражу продолжает разрабатывать методы с целью более широкого использования арбитража для урегулирования споров, возникающих из правительственных договоров с иностранными фирмами.

Иностранные инвестиции в развивающихся странах

67. Изучение этого вопроса проводилось Комитетом по иностранным инвестициям в развивающихся странах. Окончательный пересмотренный текст типового договора по вопросу о создании иностранным капиталом текстильных предприятий в той или иной развивающейся стране будет представлен 56-й Конференции.

Экстерриториальное применение ограничительного торгового законодательства

68. На своей 55-й Конференции, состоявшейся в августе 1972 года, АМП утвердила некоторые принципы международного права в качестве руководства для разрешения проблем, касающихся принятия и осуществления юрисдикции государствами в связи с ограничительной торговой практикой.

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ЮНСИТРАЛ

Документы шестой сессии Комиссии

А. ДОКУМЕНТЫ ОБЩЕГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Международное законодательство в области морских перевозок: доклад Рабочей группы о работе ее четвертой (специальной) сессии, проходившей в Женеве с 25 сентября по 6 октября 1972 года	A/CN.9/74
Доклад Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии (Нью-Йорк, 22 января — 2 февраля 1973 года)	A/CN.9/75
Международное законодательство в области морских перевозок: доклад Рабочей группы о работе ее пятой сессии, проходившей в Нью-Йорке с 5 по 16 февраля 1973 года	A/CN.9/76
Ответственность морских перевозчиков за груз: коносаменты; второй доклад Генерального секретаря	A/CN.9/76/Add.1
Международные платежи: оборотные документы: проект единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях: доклад Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии (Женева, 8—19 января 1973 года)	A/CN.9/77
Общие условия купли-продажи и типовые договоры: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/78
Международный коммерческий арбитраж: краткое изложение замечаний, представленных членами Комиссии по предложениям Специального докладчика: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/79 and Add.1
Подготовка кадров и оказание помощи в области права международной торговли: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/80
Создание объединения по общим нормам права в области международной торговли — анализ замечаний и мнений правительств: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/81
Текущая деятельность международных организаций в области согласования и унификации права международной торговли: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/82
Многонациональные предприятия: записка Генерального секретаря	A/CN.9/83

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Предварительная повестка дня, аннотация предварительной повестки дня и предварительное расписание заседаний: записка Генерального секретаря	A/CN.9/84
Краткие отчеты шестой сессии Комиссии	A/CN.9/SR.126—142
B. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ	
Международные платежи: пересмотр унифицированных правил и обычаев для документарных кредитов: записка Генерального секретаря	A/CN.9/L.23
Единообразные правила, касающиеся силы договоров международной продажи товаров	A/CN.9/L.24
C. ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	
Проект доклада Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее шестой сессии (2—13 апреля 1973 года)	A/CN.9/VI/CRP.1 and Add.1 to 9
Международный коммерческий арбитраж: предложение Редакционной группы	A/CN.9/VI/CRP.2
D. ДОКУМЕНТЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ХАРАКТЕРА	
Список делегаций	A/CN.9/INF.5
Рабочая группа по международной купле-продаже товаров, четвертая сессия	
A. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ	
Анализ замечаний и предложений правительств по статьям 56—70 Единообразного закона о международной купле-продаже товаров (ЮЛИС): записка Генерального секретаря	A/CN.9/WG.9/WP.15
Текст замечаний и предложений представителей — членов Рабочей группы по статьям 56—70 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1
Обязанности продавца в международной купле-продаже товаров: обобщение работы, проделанной Рабочей группой, и предполагаемые решения для нерешенных проблем: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/WG.2/WP.16
Текст исследований и предложений представителей СССР, Японии и Австрии, касающихся некоторых обстоятельств продавца	A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1
Замечания представителя Венгрии по статьям 24—32 ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.2
B. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ	
Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.2/R.1
Поправки, предлагаемые Норвегией в целях пересмотра главы III ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Поправки, предлагаемые Норвегией в целях пересмотра главы IV ЮЛИС	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2
Норвегия: предварительный проект свода санкций, применимых к большинству случаев нарушения торгового договора со стороны продавца (основано на документе A/CN.9/WG.2/WP.16, стр. 69—74)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.3
Австрия и Франция: Proposition tendant à modifier le texte francais du projet d'article 33 (A/CN.9/WG.2/WP.16, p. 22)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.4*
Включение статьи 36 в статью 33 ЮЛИС (предложение Редакционной группы VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.5
Статья 42 (предложение Редакционной группы VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.6
Соединенные Штаты Америки: предложение относительно статьи 33	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.7
Редакционная группа III: предлагаемая статья 35	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.8/Rev.1
Редакционная группа VIII: предлагаемая статья 46	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.9
Статья 39 (предложение Редакционной группы V)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.10
Статья 57 (предложение Редакционной группы IX)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.11
Проект доклада Рабочей группы по международной купле-продаже товаров о работе ее четвертой сессии	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.12 and Adds. 1, 2 and 3
Статья 57 (предложение представителя Мексики и наблюдателя на Гаагской конференции)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.13
Статьи 43 и 44 (предложение Редакционной группы VII)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.14
Список участников	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.15
Рабочая группа по международным оборотным документам, пятая сессия	
А. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ	
Предварительная повестка дня	A/CN.9/WG.IV/WP.1
Проект единообразного закона о международных переводных и простых векселях и комментарий: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/WG.IV/WP.2
В. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ	
Рассмотрение проекта единообразного закона о международных переводных векселях и международных простых векселях: рабочий документ, подготовленный Секретариатом	A/CN.9/WG.IV/R.1
Проект доклада Рабочей группы по международным оборотным документам о работе ее первой сессии	A/CN.9/WG.IV/CRP.1 и Add.1
Возражение против пользующегося правом на защиту держателя	A/CN.9/WG.IV/CRP.2

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок, четвертая и пятая сессии	
А. РАБОЧИЕ ДОКУМЕНТЫ	
Четвертая сессия	
Подходы к основополагающим решениям, касающимся распределения рисков между грузовладельцем и перевозчиком — рабочий документ Секретариата	A/CN.9/WG.III/WP.6
Арбитражные оговорки — рабочий документ Секретариата	A/CN.9/WG.III/WP.7
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/WP.8
Пятая сессия	
Меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов, представленный делегацией Норвегии	A/CN.9/WG.III(V)/WP.9
Ответы на второй вопросник по коносаментам, представленные правительствами и международными организациями для рассмотрения Рабочей группой	A/CN.9/WG.III(V)/WP.10/Add.1 и 2
В. ДОКУМЕНТЫ ОГРАНИЧЕННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ	
Четвертая сессия	
Меморандум о структуре возможной новой конвенции о морских перевозках грузов, представленный делегацией Норвегии	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.1
Поправка, предложенная Францией	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.2
Новый текст статей III и IV, предложение Соединенных Штатов	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP/3
Поправка, предложенная Норвегией	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.4
Поправки, предложенные Египтом	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.5
Решение, принятое Редакционной группой	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.6
Варианты текстов, относящиеся к бремени доказывания	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.7
Проект доклада Редакционной группы; ответственность перевозчиков	A/CN.9/WG.III (IV) CRP.8 и Corr.1
Текст, предложенный делегацией Бельгии	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.9
Текст, предложенный Францией: Арбитраж	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.10
Списки участников	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.11
Часть II проекта доклада Редакционной группы: Арбитражные оговорки	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.12
Проект доклада Рабочей группы о работе ее четвертой сессии	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.15 и Add.1—3

Наименование или описание документа	*Обозначение документа*
Пятая сессия	
Определение тематических разделов в области коносаментов по морским перевозкам для дальнейшего возможного изучения: доклад Генерального секретаря	A/CN.9/WG.III/R.1
Предварительная повестка дня и аннотации	A/CN.9/WG.III/R.2
Предложение, представленное Японией	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.1
Документ, представленный делегацией Норвегии: принципы перегрузки и замены	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.2
Проект положений — 1: ограничение ответственности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.3
Замечания Международной торговой палаты, Международной палаты по судоходству, Международного союза морского страхования и Международного морского комитета в отношении обстоятельств, при которых Конвенция позволяет нарушать пределы ответственности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.4
Часть I доклада Редакционной группы: ограничение ответственности единицей груза	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.5
Предложение, представленное Японией	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.6
Проект доклада Рабочей группы о работе ее пятой сессии	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.8 и Adds.1—5
Вторая часть доклада Редакционной группы: перевалка грузов	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.9
Часть третья доклада Редакционной группы: срок исковой давности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.10
Предложение делегации Франции: срок исковой давности	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.11
Предложение Соединенных Штатов Америки относительно перегрузки товаров	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.12
Замечания Международного союза морского страхования, поддержанные Международной торговой палатой, о «сроках исковой давности»	A/CN.9/WG.III(V)/CRP.13

** Относится только к французскому тексту.

БИБЛИОГРАФИЯ

Berlingieri, Verso la fine della Carvenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, 73 *Diritto Marittimo* 283 (1971)

Blom, Förenta Nationernas kommission för internationell handelsrätt, *Särtryck ur Svensk Juristtidning*, Vol. 1973, p. 167

Căpătînă, Contribuția Organizației Națiunilor Unite la dezvoltarea progresiva a dreptului commercial international, 17 *Studii si Cercetări Juridice* 135 (1972)

Farnsworth, UNCITRAL and the progressive development of international trade, Law and International Trade (*Festschrift* in honour of Clive M. Schmitthoff. Frankfurt, Athenäum Verlag, 1973), p. 145

Goldstajn, The new law merchant reconsidered, Law and International Trade (*Festschrift* in honour of Clive M. Schmitthoff), p. 171

Graham and Chrispeels, Revision of the Hague Rules, 7 *Journal of World Trade Law* 252 (1973)

International Legislation on Shipping, Asian African Legal Consultative Committee, Report of the eleventh session (Accra, 1970), p. 283

Jakubowski, The autonomy of international trade law and its influence on the interpretation and application of its rules, Law and International Trade (*Festschrift* in honour of Clive M. Schmitthoff), p. 207

Liesecke, Der internationale Wechsel, *Wertschafts — Wertpapier und Bankrecht*, No. 16, April 1973, p. 442

Meznerics, Law of Banking in East — West Trade (Chapter XVII: A brief survey on the work of UNCITRAL in the field of international payments), Budapest, Hungarian Academy of Sciences/Sijthoff (Leyden)/Oceana Publ. Inc. (New York), 1973

Meznerics, Participation of Socialist Countries in the Work of ICC Aimed at the Unification of Rules relating to Documentary Credits as well as to Guarantees, (in Hungarian). *Külgazdaság*, No. 4, 1972.

Meznerics, Endeavours and Results in Regional and Universal Unification of Law relating to International Payments (in Hungarian) *Jogtudományi Közlöny*, No. 5, 1973; in English in *Questions of International Law*. Budapest, Hungarian Academy of Sciences/Hungarian Branch of the International Law Association, 1973—1974.

Nestor, Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International — Projet de Convention sur la Prescription en Matière de Vente Internationale d'Objets mobiliers Corporels, Law and International Trade (*Festschrift* in honour of Clive M. Schmitthoff), p. 291

Report of the United Nations Commission on International Trade Law (fifth session 1972), 1. *Australian Business Law Review* 67 (1973)

Rodière, CNUCED et CNUDCI devant le droit maritime: un example de leur travail 24 *Droit Maritime Francais* 387 (1972)

Schinnerer, Noch einmal zu den Regeln über ein neues Wertpapier für den internationalen Handel, 12 *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 261 (1971)

Schinnerer, Zum Entwurf eines einheitliches Gesetzes über ein Wertpapier für den internationalen Handel, 13 *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 277 (1972)

Starke, United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), 47 *Australian Law Journal* 52 (1973)

UNCITRAL revision of the Hague Rules, 5 *Journal of World Trade Law* 577 (1971)

Vilus, Unification du droit sur la vente internationale par les conventions internationales (In Serbo-Croatian, summary in English), 18 *Jugoslavenska Revija za Medunarodno* 30 (1971)

Wheble, Uniform customs and practice for documentary credits — 1971 revision, 4 *Cornell International Law Journal* 97 (1971)